

# CHABLAIS AGGLO 5

PROJET D'AGGLOMÉRATION DU CHABLAIS  
PLAN DIRECTEUR INTERCOMMUNAL  
5<sup>E</sup> GÉNÉRATION

AIGLE · BEX · COLLOMBEY-MURAZ · LAVEY-MORCLES ·  
MASSONGEX · MONTHEY · OLLON · ST-MAURICE

ANNEXES



## TABLE DES MATIERES

1. Tableaux de mise en œuvre
2. Compte-rendu de l'atelier élargi 1
3. Compte-rendu de l'atelier élargi 2
4. Tableaux d'informations factuelles sur les mesures
5. Rapport de consultation publique
6. Décisions des exécutifs vaudois et valaisans
7. Convention de mise en œuvre du projet



**A2 - Mesures priorité A (liste A) de la 2e génération**

cf. Accord sur les prestations de la 2e génération, chap. 3.2

Légende	
	à remplir obligatoirement par l'agglomération
	à remplir par l'agglomération, le cas échéant
	rempli par l'ARE

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure -N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Coûts d'investissement				Etat des coûts lors du cofinancement		Compte rendu de mise en oeuvre						
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evaluation Confédération et Accord sur les prestations		Etat actuel		Coûts (2005 hors TVA)	Accord sur les prestations	début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
					Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)							
K	6153 Chablais	6153.2.001	R1	Réaménagement du centre-ville d'Aigle	11,00	A	9,00	A	11	2016	0,00	2026	2027	Retard relativement important (> 4 ans)	Financement non garanti – Référendum	1er projet recours au TF 2ème projet refusé en votation populaire	
K	6153 Chablais	6153.2.004	R4	Réaménagement de l'avenue de l'Europe à Monthey	7,20	A	6,27	A	7,2	2011	0,00	Terminé	2016	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure de mobilité douce complémentaire prévue au PA3 (mesure 5.3)	
K	6153 Chablais	6153.2.005	R5	Réaménagement de la route de Lausanne à Aigle	4,36	A	3,53	A	2,25	2020	0,00	2027	2028	Retard relativement important (> 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Reportée en partie au PA3 (mesure 1.2) et en partie au PA4 (P.VSR.A.1)	
K	6153 Chablais	6153.2.009	R9	Réaménagement de l'avenue du Simplon à Monthey	7,20	A	6,27	A	3	2016	0,00	2025	2026	Retard relativement important (> 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Intégration des aménagements lié au tracé du bus d'agglo, reprise dans la mesure 1.1 du PA3. Réalisations provisoires	
K	6153 Chablais	6153.2.010	R10	Réaménagement de l'avenue de France à Monthey	7,86	A	4,50	A	3,5	2016	0,00	2030	2030	Retard relativement important (> 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Modification en lien avec le nouveau tracé AOMC, reprise dans la mesure 7.4 du PA3	
K	6153 Chablais	6153.2.011	R11	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Massongex	1,89	A	1,65	A	1	2020	0,00	2026	2027	Retard relativement important (> 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Mesure reprise PA3 7.3 Mesure reprise PA4 P.VSR.A.6	
K	6153 Chablais	6153.2.013	R13	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Collombey-Village	2,10	A	1,80	A	0,6	2016	0,00	2025	2026	Retard relativement important (> 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Dépendant de l'avancée du déplacement de la ligne AOMC, reprise dans la mesure 7.5 du PA3	
K	6153 Chablais	6153.2.014	R14	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Muraz	1,80	A	1,08	A	1,8	2011	0,00	2025	2026	Retard relativement important (> 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Mesure complémentaire dans le PA3 (mesure 7.6) pour permettre les aménagements en lien avec le bus d'agglomération	
K	6153 Chablais	6153.2.027	TP4	Réaménagement de l'interface de la gare CFF d'Aigle	0,35	A	0,83	A	0,3	2024	0,24	2025	2026	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Gare d'aigle en attente de réflexions mise en souterrains trains régionaux. Réalisation uniquement vélostation	
K	6153 Chablais	6153.2.056	MD23	Nouveau passage de MD sous la route de la vallée à Collombey-Muraz	1,30	A	1,13	A	1,3	2011	0,35	2025	2025	arrêt / suspension de la planification	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Abandon de la mesure	
K	6153 Chablais	6153.2.088		MD Liste A			7,72	A			2,31	2016	2026	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: ...	Réévaluation de la pertinence des mesures avec les nouvelles stratégies territoriales et si possible modification avec même effet. Le 50% des mesures sera mis en oeuvre	
K	6153 Chablais	6153.2.090	R3	Réaménagement du centre-ville de Monthey - Etape 1/2	14,70	A	6,99	A	14,7	2011	0,00	2015	2017	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Etape 1/2 réalisée, l'étape 2/2 figure sous la mesure 7.1 du PA3	

### A3 - Mesures priorité A (liste A) de la 3e génération

cf. Accord sur les prestations de la 3e génération, chap. 3.2

Légende	
	à remplir obligatoirement par l'agglomération
	à remplir par l'agglomération, le cas échéant
	rempli par l'ARE

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (3e g)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)	Mesure	Coûts d'investissement						Etat des coûts lors du cofinancement		mise en oeuvre				
					Indications lors de la remise par		Evaluation Confédération et		Etat actuel		Accord sur les prestations		Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
					Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Coûts (2005 excl. TVA)	Accord sur les prestations					
	Chablais	6153.3.021	5.4	Amélioration des traversées des voies CFF dans les secteurs "Hôpital" et route d'Evian à Aigle	5,78	A	5,78	A	5,78	2016	2,02			arrêt / suspension de la planification	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Abandon de la mesure	
	Chablais	6153.3.029	7.1	Réaménagement du centre-ville de Monthey	7,10	A	4,95	A	4,95	2016	1,73	2025	2026	état théorique à atteindre		Mise à l'enquête à venir	
	Chablais	6153.3.034	7.2	Réaménagement du centre-ville d'Aigle	11,15	A	9,03	A	9,06	2016	3,16	2025	2026	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Référendum	Votation populaire refusant le projet au printemps 2024. Stratégie de redimensionnement en cours	
	Chablais	6153.3.045	9.2	Interface à la gare CFF/AOMC de Monthey	4,06	A	4,06	A	4,06	2016	1,42	2028	2030	arrêt / suspension de la planification	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Dépend des travaux de la ligne ferroviaire AOMC (2028). Etude réalisée. Mesure redéposée dans le PA5	
	Chablais	6153.3.046	9.3	Interface à la halte CFF/AOMC de Clos-Donroux	1,52	A	1,52	A	1,52	2016	0,53	2028	2030	arrêt / suspension de la planification	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Dépend des travaux de la ligne ferroviaire AOMC (2028). Etude réalisée. Mesure redéposée dans le PA5	
	Chablais	6153.3.047	9.4	Interface à la halte CFF/AOMC de Collombey-Corbier	1,01	A	1,01	A	1,01	2016	0,35	2028	2030	arrêt / suspension de la planification	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Dépend de la planification des CFF pour la ligne du Simplon + ligne AOMC. Mesure redéposée dans le PA5	
	Chablais	6153.3.095	9.8	Terminal régional de transport combiné de Monthey -nouvelle entrée routière	10,61	A	10,61	A	7,79	2023	3,71	2024	2026	Léger retard (≤ 4 ans)		En attente de la réponse de la Confédération	
	Chablais	6153.3.096	3.1	Développement du réseau de bus d'agglomération: tout sauf les communes de Ollon et Bex	2,09	A	2,09	A	2,09	2016	0,73	2023	2025	état théorique à atteindre		Coordination en cours entre communes - cantons - TPC - agglo - premiers arrêts réalisés. La mesure sera réalisée complètement	
	Chablais	6153.3.098	-	Paquet MD Liste A	4,09	A	3,71	A	3,71	2016	1,30	2021	2025	état théorique à atteindre		L'ensemble du paquet MD est terminé en 2024	
	Chablais	6153.3.099	-	Paquet VSR liste A	6,56	A	5,97	A	5,97	2016	2,09	2024	2026	Léger retard (≤ 4 ans)		Stade d'avancement différent entre les mesures. L'ensemble du cofinancement devrait être utilisé	

### Av3 - Mesures de 3e génération non imputables - transports

cf. Accord sur les prestations de la 3e génération, chap. 3.1

Légende	
	à remplir obligatoirement par l'agglomération
	à remplir par l'agglomération, le cas échéant
	rempli par l'ARE

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (3e g)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)	Mesure	Coûts d'investissement					mise en oeuvre					
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evaluation Confédération et Accord sur les prestations		Etat actuel		Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
					Coût d'investissement	Priorité ABC	Horizon temporel (selon Accords sur les prestations)	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)						
	Chablais	6153.3.052	GM1	Plans de mobilité pour les employés des services publics	0,00	AvE	Av E			2020	2028	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: ...	Mise à disposition de mini vhc électriques pour les employés de la commune et les membres de l'exécutif. Les diagnostics ont été effectués. Résistance sur la détermination de mesures et leurs mise en oeuvre	
	Chablais	6153.3.053	GM2	Plans de mobilité pour les entreprises de l'agglomération	0,00	AvE	Av E			2022	2027	état théorique à atteindre		Volonté de l'intégrer dans les règlements de construction. Les communes révisent actuellement leur plan directeur. Les règlement des constructions suivront.	
	Chablais	6153.3.054	GM3	Délégué à la mobilité	0,00	AvE	Av E			2020	2020	état théorique à atteindre		0,5 ETP consacré à la mobilité - complété par l'engagement de stagiaire	
	Chablais	6153.3.055	GM4	Politique de stationnement d'agglomération	0,00	AvE	Av E			2021	2028	état théorique à atteindre		2021 - Etude régionale (Chablais) P+R pour rabattre l'utilisateur au plus près de son domicile. Réflexions lors de la mise à jour des règlements de constructions et sur la conversion de place de parc en station de recharge 2023-réalisation d'une étude sur une homogénéisation du stationnement à l'échelle de l'Agglomération dont les principes seront inscrits dans le PA5	
	Chablais	6153.3.056	GM5	Modification des règlements communaux de construction pour les zones d'activités et d'habitat	0,00	AvE	Av E			2022	2028	état théorique à atteindre		Volonté de l'intégrer dans les règlements de construction. Les communes révisent actuellement leur plan directeur. Les règlement de constructions suivront. Reprise et continuer dans le PA4 (GM.4)	
	Chablais	6153.3.057	GM6	Intégration tarifaire des transports publics	0,00	AvE	Av E			2019	2023	état théorique à atteindre		Problématique de l'intercantonalité. En l'état actuel des discussions avec Mobilis, l'intégration dans ce réseau renchérrait les déplacements internes à l'agglo. Intégration à Mobilis en 2023	
	Chablais	6153.3.058	GM7	Stationnement pour vélos dans les entreprises et les équipements privés	0,00	AvE	Av E			2022	2027	état théorique à atteindre		Volonté de l'intégrer dans les règlements de construction. Les communes révisent actuellement leur plan directeur. Les règlement de constructions suivront.	
	Chablais	6153.3.063	Ms5	Passage dénivelé à la gare CFF de Monthey	0,00	AvE	Av E			2027	2028	Retard relativement important (> 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Lié au projet ferroviaire AOMC. Etude réalisée	
	Chablais	6153.3.067	Ms9	Nouvelles passerelles de franchissement du Rhône pour la mobilité douce	0,00	AvE	Av E					arrêt / suspension de la planification		Cette mesure est abandonnée. Les passerelles sont à nouveau déposée une par une dans le PA5-PDI en fonction de leur financement par l'OFEV ou autre financement	
	Chablais	6153.3.094	9,8	Terminal régional de transport combiné de Monthey - Parking de la Vièze	0,91	A	Av	0,9	2016	2025	2026	état théorique à atteindre		réalisée	

**As3/Bs3 - Mesures de 3e génération non imputables - urbanisation**

cf. Accord sur les prestations de la 3e génération, chap. 3.1

Légende	
	à remplir obligatoirement par l'agglomération
	à remplir par l'agglomération, le cas échéant
	rempli par l'ARE

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (3e g)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)	Mesure	Horizon temporel (selon Accords sur les prestations)	mise en oeuvre				Weiterentwicklung/ Konkretisierung
						Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	
	Chablais	6153.3.068	CV	Cœur de Ville: développement de l'urbanisation vers l'intérieur et amélioration du cadre de vie	As	2019	état théorique à atteindre		Planification directrice en cours d'élaboration à des stades différents selon les communes	EPO, AVP, PP
	Chablais	6153.3.069	MU	Maîtrise de l'urbanisation	As	2019	état théorique à atteindre		Planification directrice en cours d'élaboration à des stades différents selon les communes	MU
	Chablais	6153.3.070	PA	Pôles d'activités	As	2019	état théorique à atteindre		Planification directrice en cours d'élaboration à des stades différents selon les communes. Stratégie des zones d'activités en cours sur VD, en cours VS	PA.1, PAI.2, PAI.3, PAI.4, PAI.5, PAI.6, PAI.7
	Chablais	6153.3.072	P-EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	As	2020	état théorique à atteindre		Travaux Vièze en cours de finalisation Grande Eau tronçon réalisé Abandon des priorités B3 (Bondet Avançon) 2 mesures avec horizon à déterminer (Loennaz et la Rogneuse) réalisées	P-EAU
	Chablais	6153.3.073	P-ENE	Planification énergétique	As	2020	état théorique à atteindre		Réalisation de l'étude énergétique au niveau de l'agglo dans PA4	ENE.1, ENE.2, ENE.3, ENE.4
	Chablais	6153.3.074	P-ENV	Protection de l'environnement	As	2019	état théorique à atteindre		se concrétise à travers planification et réglementation à différents échelons	ENV, CLIM
	Chablais	6153.3.075	PEP	Hôpital	As	2019	état théorique à atteindre		Traitement des oppositions en cours	PEP
	Chablais	6153.3.078	PH-3	En Lombard	As		arrêt / suspension de la planification	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Révision du projet de territoire avec meilleure coordination TP et densité	
	Chablais	6153.3.079	PH-4	Sous-le-Montet	As		arrêt / suspension de la planification	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Révision du projet de territoire avec meilleure coordination TP et densité	
	Chablais	6153.3.080	PM-1	Clos-Donroux - Gessimo	As	2040/2045	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: ....	Lors de l'élaboration du plan d'affectation, Monthey a replanifié la priorisation des pôles selon leur nouvelle stratégie et leur disponibilité.	PUM.12
	Chablais	6153.3.081	PM-10	Valerette Nord	As	2037/2040	Retard relativement important (> 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Secteur en attente que les secteurs proche de la gare soient habités	PUM.4
	Chablais	6153.3.082	PM-11	Les Tombeys	As		arrêt / suspension de la planification	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Révision du projet de territoire avec meilleure coordination TP et densité	PUM.13
	Chablais	6153.3.083	PM-2	Les Goilles	As	2019/2022	état théorique à atteindre			
	Chablais	6153.3.085	PM-4	Gare de Monthey	As	2028/2030	Retard relativement important (> 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	En attente réalisation gare de Monthey	PUM.14
	Chablais	6153.3.089	PM-8	Novassalles	As	2028/2030	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: ....	Complexité et besoin de finaliser le PACom en priorité.	PUM.1
	Chablais	6153.3.090	PM-9	Arsenal	As	2038/2040	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification des conditions – Politique	Plus de volonté de l'armée de quitter les arsenaux	PUM.3
	Chablais	6153.3.092	P-R3	3e correction du Rhône	As	2019/2030	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement.	Stratégie est remise en question	P.R3
	Chablais	6153.3.093	P-REC	Réseau écologique	As	2019	état théorique à atteindre		Schéma directeur Nature réalisé en 2020	P.REC

#### A4 - Mesures priorité A (liste A) de la 4e génération

cf. Accord sur les prestations de la 4e génération, chap. 3.2

Légende	
	à remplir obligatoirement par l'agglomération
	à remplir par l'agglomération, le cas échéant
	rempli par l'ARE

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (4e g)	Mesure - N° (Agglo) (4e g)	Mesure	Coûts d'investissement						Contribution		mise en oeuvre				
					Indications lors de la remise par		Evaluation Confédération et		Etat actuel		Accord sur les prestations		Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
					Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2020 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Coûts (2020 excl. TVA)						
	Chablais	6153.4.006	MD.1	Aménagement d'un itinéraire cyclable entre Ollon et Bex le long de la route cantonale	1,97	A	1,97	A	1,97	2021	0,59	2025	2026	état théorique à atteindre	Autres motifs: ...	En cours d'étude Attente de la signature de l'accord sur les prestations (Canton du Valais)	
	Chablais	6153.4.021	PM.2	Interface à la gare CFF de Bex	4,92	A	4,92	A	4,92	2021	1,48	2025	2026	état théorique à atteindre	Autres motifs: ...	Attente de la signature de l'accord sur les prestations (Canton du Valais)	
	Chablais	6153.4.095	MD-A	Paquet MD Liste A	4,33	A	4,87	A	4,87	2021	1,46	2025	2028	état théorique à atteindre	Autres motifs: ...	Attente de la signature de l'accord sur les prestations (Canton du Valais)	
	Chablais	6153.4.098	Bus-A	Paquet Bus Liste A	0,33	A	0,40	A	0,36	2021	0,12	2025	2028	état théorique à atteindre	Autres motifs: ...	Attente de la signature de l'accord sur les prestations (Canton du Valais)	
	Chablais	6153.4.096	GT-A	Paquet GT Liste A	5,91	A	6,17	A	5,91	2021	1,85	2025	2028	état théorique à atteindre	Autres motifs: ...	Attente de la signature de l'accord sur les prestations (Canton du Valais)	
	Chablais	6153.4.014	MD.11	Aménagement cheminement de mobilité douce entre Massongex et le Rhône	0,25	A	0,25	A	0,25	2021	0,08	2025	2026	état théorique à atteindre	Autres motifs: ...	Attente de la signature de l'accord sur les prestations (Canton du Valais)	
	Chablais	6153.4.017	ME.1	Stations de recharge pour vélos électriques dans vélostations	0,10	A	0,10	A	0,1	2021	0,03	2025	2026	état théorique à atteindre	Autres motifs: ...	Attente de la signature de l'accord sur les prestations (Canton du Valais)	
	Chablais	6153.4.011	MD.7	Aménagement de zones de stationnement pour vélos	0,10	A	0,10	A	0,1	2021	0,03	2025	2027	état théorique à atteindre	Autres motifs: ...	Attente de la signature de l'accord sur les prestations (Canton du Valais)	
	Chablais	6153.4.097	VSR-A	Paquet VSR Liste A	14,67	A	16,20	A	14,67	2021	4,86	2025	2028	état théorique à atteindre	Autres motifs: ...	Attente de la signature de l'accord sur les prestations (Canton du Valais)	
	Chablais	6153.4.022	PM.3	Interface à la halte AOMC d'Ollon	0,30	A	0,30	A	0,3	2021	0,09	2028	2028	état théorique à atteindre	Autres motifs: ...	Attente de la signature de l'accord sur les prestations (Canton du Valais)	

#### Av4 - Mesures de 4e génération non imputables - transports

cf. Accord sur les prestations de la 4e génération, chap. 3.1

Légende	
	à remplir obligatoirement par l'agglomération
	à remplir par l'agglomération, le cas échéant
	rempli par l'ARE

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (3e g)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)	Mesure	Coûts d'investissement				mise en oeuvre						
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evaluation Confédération et Accord sur les prestations		Etat actuel		Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
					Coût d'investissement	Priorité ABC	Horizon temporel (selon Accords sur les prestations)	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)						
	Chablais	6153.4.083	Ms. 5	Passage dénivelé à la gare CFF de Monthey	0,00	A	Av E					arrêt / suspension de la planification	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Lié au projet ferroviaire AOMC. Etude réalisée <i>Mesure redéposée dans le PAS-PDI</i>	
	Chablais	6153.4.086	TP3	Mise aux normes LHand des arrêts de transports publics	0,00	-1	Av E			2023		état théorique à atteindre			
	Chablais	6153.4.088	GM2	Plans de mobilité pour les entreprises de l'agglomération	0,00	AvE	Av E			2020	2025	état théorique à atteindre		<i>En cours d'étude - Chablais Région réalise une démarche pour stimuler les entreprises en attendant l'entrée en force des règlements</i>	
	Chablais	6153.4.089	GM3	Politiques de stationnement	0,00	AvE	Av E			2021		état théorique à atteindre		2023-réalisation d'une étude sur une homogénéisation du stationnement à l'échelle de l'Agglomération dont les principes seront inscrits dans le PA5	
	Chablais	6153.4.091	GM5	Intégration tarifaire des transports publics	0,00	AvE	Av E			2023		état théorique à atteindre		<i>Problématique de l'intercantonalité. En l'état actuel des discussions avec Mobilis, l'intégration dans ce réseau renchérirait les déplacements internes à l'agglo. Intégration à Mobilis en 2023</i>	
	Chablais	6153.4.092	GM6	Stationnement pour vélos dans les entreprises et les équipements	0,00	AvE	Av E			2022	2025	état théorique à atteindre		<i>Volonté de l'intégrer dans les règlements de construction. Les communes révisent actuellement leur plan directeur. Les règlements de constructions suivront.</i>	
	Chablais	6153.4.090	GM4	Modification des règlements communaux	0,00	AvE	Av E			2020		état théorique à atteindre		<i>Volonté de l'intégrer dans les règlements de construction. Les communes révisent actuellement leur plan directeur. Les règlements de constructions suivront.</i>	
	Chablais	6153.4.094	GM7	Communication et promotion d'agglomération en faveur du vélo	0,00	AvE	Av E			2022	2023	état théorique à atteindre		<i>Participation à l'événement Cyclomania</i>	
	Chablais	6153.4.087	GM1	Plans de mobilité pour les employés des services publics	0,00	AvE	Av E			2020		état théorique à atteindre		Mise à disposition de mini vhc électriques pour les employés de la commune et les membres de l'exécutif	

**As4 - Mesures de 4e génération non imputables - urbanisation**

cf. Accord sur les prestations de la 4e génération, chap. 3.1

Légende	
	à remplir obligatoirement par l'agglomération
	à remplir par l'agglomération, le cas échéant
	rempli par l'ARE

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (3e g)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)	Mesure	Horizon temporel (selon Accords sur les prestations)	mise en oeuvre				Weiterentwicklung/ Konkretisierung
						Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	
	Chablais	6153.4.024	R3	3e correction du Rhône	As	2019/2030	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Stratégie est remise en question	R3
	Chablais	6153.4.026	FOR	Forêt	As	2022/2028	état théorique à atteindre		Mise sur pied d'une plateforme hors zone à bâtir <i>Intégrer aux stratégies</i>	
	Chablais	6153.4.027	AGR	Agriculture	As	2022/2032	état théorique à atteindre		Mise sur pied d'une plateforme hors zone à bâtir <i>Intégrer aux stratégies</i>	
	Chablais	6153.4.029	NAT	Nature en ville	As	2022/2032	état théorique à atteindre		Concrétisation future dans les mesures urbanisation et mobilité PA5	NAT
	Chablais	6153.4.030	ENV	Protection de l'environnement	As	2022/2032	état théorique à atteindre		se concrétise à travers planification et réglementation à différents échelons	
	Chablais	6153.4.032	ENE.1	Incitation au changement chez les privés	As	2022/2032	état théorique à atteindre		Groupe de travail énergie, organisation d'un appel d'offre groupé photovoltaïque et réflexion continue sur leurs subventions	ENE 2
	Chablais	6153.4.035	ENE.4	Soutien au solaire thermique	As	2022/2032	état théorique à atteindre		La mesure se concrétise dans la stratégie et des mesures urbaines	ENE 2
	Chablais	6153.4.038	PP	Préservation du patrimoine bâti	As	2024/2036	état théorique à atteindre			PP
	Chablais	6153.4.047	PUM.9	Pôle d'urbanisation mixte « Semilles »	As	2025	état théorique à atteindre		Avis de principe du Canton et mise à l'enquête	PUM 9
	Chablais	6153.4.049	PUM.11	Pôle d'urbanisation mixte « Les Dailles Sud »	As	2026	état théorique à atteindre		Etude plan de quartier	
	Chablais	6153.4.052	PUM.14	Pôle d'urbanisation mixte « Gare de Monthey »	As	2023	Retard relativement important (> 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	En attente réalisation gare de Monthey	
	Chablais	6153.4.058	PUM.20	Pôle d'urbanisation mixte « Les Vergers Est »	As	2026	état théorique à atteindre			PUM 20
	Chablais	6153.4.061	DD.1	Secteur de densification douce « Pré-Yonnet »	As	2025/2040	état théorique à atteindre			DD1
	Chablais	6153.4.063	DD.3	Secteur de densification douce « Les Vergers »	As	2028/2040	état théorique à atteindre			DD3
	Chablais	6153.4.064	DD.4	Secteur de densification douce « Rue des Merisiers »	As	2027	état théorique à atteindre			
	Chablais	6153.4.066	MU	Maîtrise de l'urbanisation	As	2024/2030	état théorique à atteindre		se concrétise avec les plans d'affectation - une étude a été réalisée pour s'en assurer	MU
	Chablais	6153.4.067	PEP.1	Pôle d'équipement public « Gymnase du Chablais »	As	2020/2024	état théorique à atteindre		Procédure de recours bloque le dossier	
	Chablais	6153.4.069	PAI.1	Pôle d'activités - Aigle	As	2021	état théorique à atteindre		Finalisation de l'étude sur la SRGZA. Déclinaison de la mesure unique du PA3, subdivision du pôle dans la mesure	PAI 1
	Chablais	6153.4.070	PAI.2	Pôle d'activités - Bex	As	2021	état théorique à atteindre		Adoption de la SRGZA. Déclinaison de la mesure unique du PA3, subdivision du pôle dans la mesure	PAI 2
	Chablais	6153.4.075	PAI.7	Sites d'activités locaux	As	2021	état théorique à atteindre		Principes généraux qui seront détaillés au niveau du (ou des) systèmes de gestion régionaux	
	Chablais	6153.4.033	ENE.2	Modification du RCC et RCCZ	As		état théorique à atteindre		Projets en cours: - validation des règlements de construction - création d'un groupe de travail énergie avec comparaison des règlements en cours de rédaction ou des incitations communales - développement CAD - travail sur la mesure en PA5	
	Chablais	6153.4.036	AVP	Avenue verte partagée	As				Se concrétise avec le développement des infrastructures cyclables	
	Chablais	6153.4.053	PUM.15	Pôle d'urbanisation mixte « Plantaud »	As	2023	état théorique à atteindre		Etude d'un plan de quartier	
	Chablais	6153.4.059	PUM.21	Pôle d'urbanisation mixte « Massongex »	As	2023	état théorique à atteindre			
	Chablais	6153.4.073	PAI.5	Pôle d'activités - Monthey	As	2021	état théorique à atteindre		Validation de l'étude Déclinaison de la mesure unique du PA3	PAI 5
	Chablais	6153.4.076	PAI.8	Système de gestion des zones d'activités	As	2023	état théorique à atteindre		Déclinaison de la mesure unique du PA3, distinction des sites dans la mesure	PAI 8
	Chablais	6153.4.034	ENE.3	Délimitation des périmètres de chauffage à distance	As	2022/2032	état théorique à atteindre		Se concrétise à travers: - règlements des constructions - projet ThermoRézo - Planification énergétique territoriale - Mesures urba PA5-Pdi	ENE 2, ENE 3
	Chablais	6153.4.037	EPQ	Espace public de qualité	As	2024	état théorique à atteindre		Etude sur les espaces publics faite	EPQ
	Chablais	6153.4.060	MRF	Mobilisation des réserves foncières	As	2023	état théorique à atteindre			MRF
	Chablais	6153.4.028	REC	Biodiversité et réseaux écologiques	As	2022/2032	état théorique à atteindre		Se concrétise à travers différentes démarches: - zones urbanisées: plan d'affectation et règlements des constructions - plan climat ou plan énergie et climat - OQE ou CQP - plateforme hors zone à bâtir avec volonté d'anticiper les arbitrages	
	Chablais	6153.4.031	CLIM	Lutte contre le réchauffement et adaptation aux changements climatiques	As	2022	état théorique à atteindre		Concrétisation à travers: - plans d'affectation et règlements de construction - divers projets de végétalisation et d'espaces publics - Etudes Espaces publics et nature en ville et carte de chaleur - inscription de végétalisation dans les mesures PA5 - cours commun entre les communes pour la tonte différenciée	
	Chablais	6153.4.051	PUM.13	Pôle d'urbanisation mixte « Les Gollies »	As	2022	état théorique à atteindre		PQ Validé	
	Chablais	6153.4.071	PAI.3	Pôle d'activités - Collombey-Muraz (1/2)	As	2021	état théorique à atteindre		Déclinaison de la mesure unique PA3	PAI 3
	Chablais	6153.4.074	PAI.6	Sites d'activités régionaux	As	2021	état théorique à atteindre		Déclinaison de la mesure unique du PA3, distinction des sites dans la mesure	PAI 6
	Chablais	6153.4.025	EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	As	2022/2032	état théorique à atteindre		Concrétisation à travers les communes, les cantons et les mesures de compensation environnementale. Mesure prévue comme un paquet. A ce jour: - mesures partielles priorité A4: Vièze et la Loennaz en cours de réalisation - mesures partielles priorité B: Bondet, Grand Marais, Grand Canal, La Gryonne, la Rogneuse, canal des Gliers, canal Stockalper, Canal du Bras Neuge: à faire	
	Chablais	6153.4.039	PUM.1	Pôle d'urbanisation mixte « Novassalles »	As	2025	Léger retard (≤ 4 ans)	Modification des conditions - Politique	Etude relancée avec des enjeux mis à jour pour la densification et la mixité	PUM 1
	Chablais	6153.4.045	PUM.7	Pôle d'urbanisation mixte Bex-Gare	As	2026	état théorique à atteindre		Prochaine étape: mise en oeuvre du PAZ et lancement de la planification de détails	PUM 7
	Chablais	6153.4.062	DD.2	Secteur de densification douce « Les Pommiers »	As	2028/2040	état théorique à atteindre			DD 2

## Désistement définitif

L'inscription des mesures dans cette liste entraîne l'extinction du droit à l'aide financière correspondante.

### Légende

à remplir par l'agglomération, le cas échéant

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code	Mesure - N° (Agglo)	Mesure	Coûts d'investissement		Cofinancement		Compte rendu de mise en oeuvre	
					Indications lors de la remise par l'agglomération	Evaluation Confédération et Accord sur les prestations	Accord sur les prestations		Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	
					Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts	Priorité ABC	Contribution	
K	6153 Chablais	6153.2.056	MD23	Nouveau passage de MD sous la route de la vallée à Collombey-Muraz	1,30	A	1,13	A	0,35	Changement de stratégie
K	6153 Chablais	6153.2.042	MD10	Liaison intercommunale Aigle-Ollon	1,08	A	0,75	A	0,22	Nouvelle étude nécessaire pour s'adapter au nouveau projet TPC. Reporter en C au PA5-PDi.
K	6153 Chablais	6153.3.029	7,1	Amélioration des traversées des voies CFF dans les secteurs "Hôpital" et route d'Evian à Aigle	5,70	A	5,78	A	2,02	Changement de stratégie
K	6153 Chablais	6153.3.045	9.2	Interface de la gare CFF/AOMC de Monthey	4,00	A	4,06	A	1,42	retard en raison de l'attente du projet de l'AOMC. Déposer à nouveau en PA5-PDi en A
K	6153 Chablais	6153.3.046	9.3	Interface de la gare CFF/AOMC de Clos-Donroux	1,50	A	1,52	A	0,53	retard en raison de l'attente du projet de l'AOMC. Déposer à nouveau en PA5-PDi en A
K	6153 Chablais	6153.3.047	9.4	Interface de la gare CFF/AOMC de Collombey-Corbier	1,00	A	1,01	A	0,35	retard en raison de l'attente du projet de l'AOMC. Déposer à nouveau en PA5-PDi en A
K	6153 Chablais	6153.3.063	Ms5	Passage dénivelé à la gare CFF	0,00	A		Ave		retard en raison de l'attente du projet de l'AOMC. Déposer à nouveau en PA5-PDi en A
K	6153 Chablais	6153.3.067	Ms9	Nouvelles passerelles de franchissement du Rhône pour la mobilité douce	0,00	AvE				Dépôts des passerelle une par une avec leur statut de cofinancement de l'OFEV et la demande de Cofinancement Forta éventuelle
K	6153 Chablais	6153.3.092	P-R3	3ème correction du Rhône	0,00	A				Souhait de déposer cette mesure comme une mesure supérieure sur laquelle l'agglomération doit se coordonner



## Chablais Agglo

Projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération (PA5) et Plan directeur intercommunal (PDI)

# Compte-rendu de l'atelier élargi 1

21 septembre 2023

Monthey, salle de la Gare

### Participants

Les organisateurs et animateurs :

Pierrick Maire, Chablais Agglo

Alexandre Repetti, Dimitri Margot, Repetti sàrl

Pierre Favre, Citec Ingénieurs Conseils SA

L'atelier élargi a réuni environ 60 participants : membres des législatifs et exécutifs communaux, représentants des sociétés de transports, des services cantonaux, de Chablais Région, de l'Antenne Région Valais Romand et des associations actives sur le territoire de l'agglomération.

Les participants sont répartis aléatoirement en huit tables de travail.

### 1. Introduction

Pierrick Maire ouvre l'atelier.

Il présente les mandataires en charge d'établir le Projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération et Plan directeur intercommunal (PA5-PDI) et d'animer la soirée.

Il rappelle l'historique du dossier Chablais Agglo et précise que l'agglomération vient de débiter les études pour déposer un PA5-PDI en juin 2025, sur un périmètre élargi à Lavey-Morcles et St-Maurice.

Il rappelle qu'au fil des générations de projet, Chablais Agglo a mis l'accent sur l'amélioration des transports publics, sur les interfaces de mobilité, sur la mobilité douce, sur la transition énergétique et sur le développement de l'urbanisation vers l'intérieur. L'accent à donner au PA5-PDI reste à définir.

Il précise que dans les premières générations de projet (PA2 2011, PA3 2016), Chablais Agglo avait organisé des séances de présentation publique du projet et de questions réponses. Pour le PA4-PDI 2021, un sondage avait été organisé en 2019 auprès de la population et complété par 467 personnes. Pour le PA5, Chablais Agglo a souhaité renforcer le projet en organisant deux ateliers élargis aux représentants des législatifs communaux, des services de l'Etat et des associations actives sur le territoire de l'agglomération.

Il précise également que le PA4-PDI a été bien évalué par la Confédération. Dès lors, il est attendu que le PA5-PDI améliore certains points encore insatisfaisants sans remettre en question l'ensemble du projet. Le projet doit également être étendu à Lavey-Morcles et St-Maurice.

Alexandre Repetti rappelle les objectifs d'un projet d'agglomération : la coordination de l'urbanisation et des transports en tenant compte du paysage. Il présente les cartes actuelles de densité des quartiers et de desserte en transports publics, ainsi que les cinq indicateurs « moca » que la Confédération utilise pour évaluer toutes les agglomérations de Suisse et leur évolution.

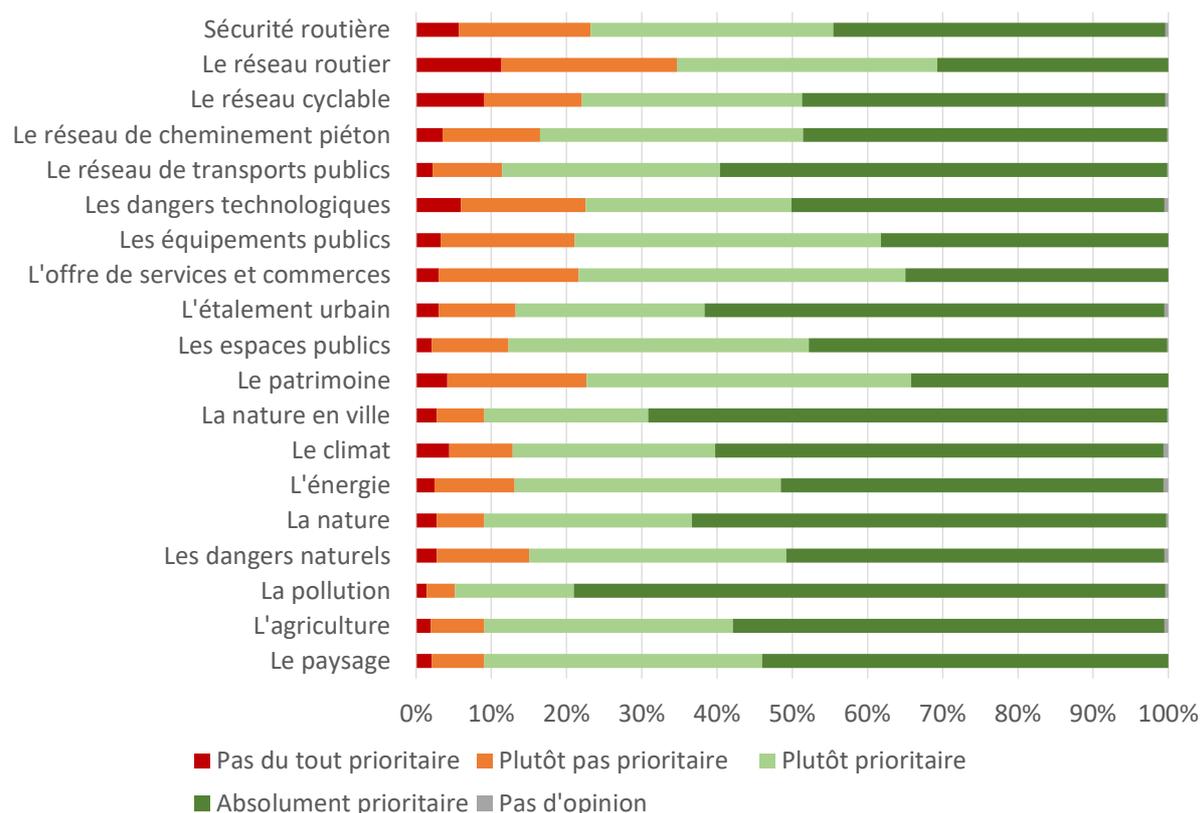
Ces cartes et indicateurs montrent que l'agglomération a consenti un effort important depuis 2014 pour améliorer la qualité de la desserte en transports publics des quartiers d'habitation et d'activités. Malgré cela, l'utilisation de la voiture individuelle a augmenté, de même que le nombre d'accidents. En comparaison nationale, l'agglomération du Chablais est plutôt bien desservie par les transports publics, mais a une utilisation de la voiture très/trop importante.

## 2. Partie I : Présentation des résultats du sondage auprès de la population

Un sondage auprès de la population et des employés du territoire de l'agglomération a été réalisé. Ce sondage est identique à celui réalisé en 2019 pour le PA4. 772 personnes l'ont complété.

Le sondage montre que tous les thèmes traités dans le cadre des projets d'agglomération sont prioritaires pour la majorité des sondés.

Les thèmes les plus sensibles sont en lien avec la qualité de l'environnement urbain : étalement urbain, nature en ville, climat, énergie, nature, pollution, agriculture, paysage.



## 3. Partie II : Priorisation des enjeux

A la suite du diagnostic, le PA4-PDI avait identifié différents enjeux (ou défis) pour l'agglomération dans les domaines de l'urbanisme, de la mobilité et du paysage. La priorisation de ces enjeux a posé les bases de la stratégie du projet.

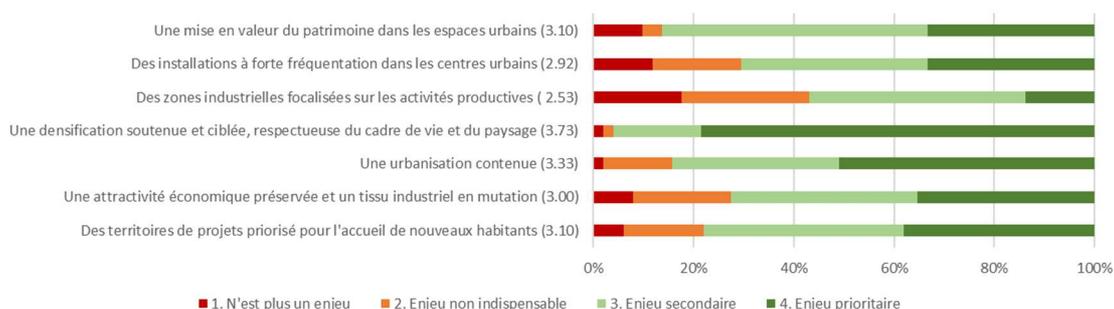
Pour le PA5-PDI, il est proposé aux participants de les prioriser. Un système de vote interactif web a été mis en place, permettant à chacun de voter. Les personnes souhaitant voter sur papier peuvent compléter un formulaire.

La priorisation montre que tous les enjeux sont d'actualité, avec comme enjeux les plus prioritaires (plus de 3.5 sur 4 en moyenne) :

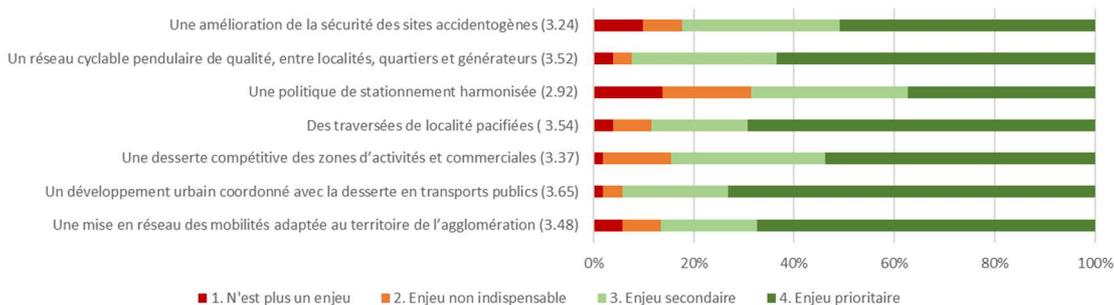
- Une densification ciblée et respectueuse du cadre de vie
- Un développement urbain coordonné avec la desserte en transports publics
- Une mise en réseau des mobilités adaptées au territoire de l'agglomération
- Des traversées de localités pacifiées
- Un réseau cyclable pendulaire de qualité, entre les localités, les quartiers et les générateurs
- Une qualité de l'environnement contribuant à la qualité de vie dans l'agglomération et respectueuse de la santé de ses habitants
- Une nature conservée et restaurée dans tous les territoires de l'agglomération
- Une alimentation énergétique à partir des ressources renouvelables disponibles
- Des espaces bâtis et une gestion du paysage atténuant les effets du réchauffement climatique et réduisant les émissions à effet de serre

Les thèmes plus techniques ou impliquant des contraintes (zone industrielles focalisées sur les activités productives, localisation des installations à forte fréquentation, politique de stationnement harmonisée) sont les moins priorités (moins de 3 sur 4 en moyenne) et à considérer comme des enjeux secondaires, mais à traiter.

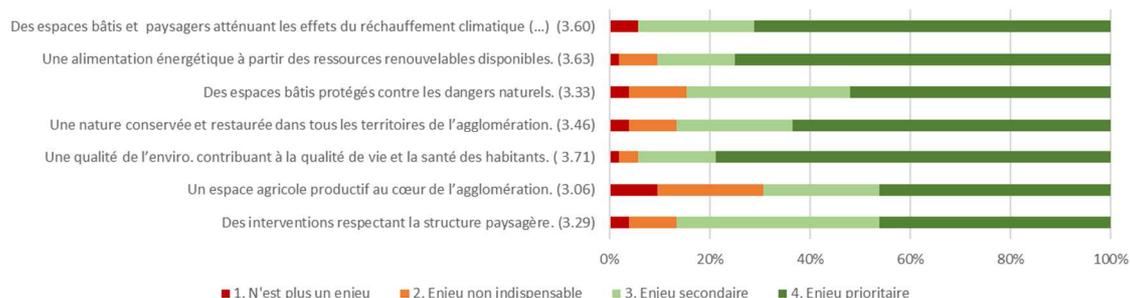
### Urbanisme



### Mobilité



### Paysage et environnement



A l'issue de cette partie de l'atelier, une remarque est faite sur le thème de la biodiversité, qui paraît manquer dans les enjeux. Seul un enjeu mentionne la question de « la nature conservée et restaurée ».

#### 4. Partie III : Vision d'ensemble 2040

A partir de la vision d'ensemble développée dans le PA4-PDI, les mandataires ont esquissé des cartes schématiques de vision sur les thèmes de l'intensité urbaine, de l'accessibilité routière, de la desserte en transports publics, de la hiérarchie des voies vertes de mobilité douce, ainsi que des principes liés à la nature, au paysage et à l'environnement.

Ces éléments sont présentés par les mandataires.

Il est ensuite demandé aux participants de travailler par table, avec les instructions suivantes :

- Faire un tour de table pour que chacun se présente
- Faire un second tour de table pour que chacun explique les points qui seraient à renforcer ou modifier selon sa perception propre
- Engager une discussion à la table autour des principaux points à renforcer ou modifier
- Préparer une restitution, en annotant les cartes et synthétisant le résultat des échanges.

A l'issue des travaux, il est demandé à chaque table de faire une restitution de leurs travaux.

Les principaux éléments qui ressortent sont les suivants (les éléments en gras sont ressortis à plusieurs tables) :

- *Les coteaux et vallées sont hors du périmètre d'agglomération, mais ont un impact important, il faut mieux les intégrer*
- *Il faut densifier autour des gares, il y a beaucoup de terrains sous-utilisés et de friches*
- *Les bus ont besoin de voies propres pour être priorités dans les embouteillages*
- *Monthey n'est pas suffisamment bien relié par les transports publics*
- *Il faut renforcer les P+R pour les coteaux et vallées*
- *Il faut renforcer le réseau vélo longue distance et pendulaires*
- *Les P+R et B+R sont importants pour maîtriser la mobilité*
- *Il faut renforcer le fret ferroviaire vers les zones industrielles*
- *Il faut réduire le trafic et le stationnement autour des écoles*
- *Il faut une ligne CFF directe Monthey-Villeneuve-Lausanne*
- *Il faut améliorer les transports publics inter agglomérations*
- *Il faut des transports publics moins chers*
- *Il faut sortir certaines entreprises des centres pour réduire les flux de transports*
- *Il faut une route de contournement complète de Monthey*
- *Il faut gérer la logistique urbaine, avec un hub à Tamoil et des livraisons à vélo*
- *Le Rhône est la colonne vertébrale des réseaux vélo, mais il manque des axes sécurisés entre le Rhône et les villages et quartiers*
- *L'agglomération se prête au vélo, mais il faut un maillage plus dense de voies vertes*
- *Il faut des parkings à vélo protégés contre le vol et le vandalisme*
- *La vision d'ensemble doit plus traiter de la nature et des espaces verts sur l'ensemble du territoire et pas seulement en ville*
- *Il faut mieux traiter les franges urbaines qui délimitent la transition entre bâti et espaces agricoles et strictement respecter ces limites du bâti*
- *Le paysage de la plaine est trop monotone, il faut le diversifier, avec différentes ambiances en accompagnement des voies vertes*
- *Il faut renforcer l'arborisation et la végétalisation des espaces bâtis*
- *Il faut réduire les conflits vélos-voitures sur les chemins agricoles*
- *Il faut renforcer les qualités agricoles et éviter les empiètements sur la zone agricole*

- *Il faut décarboner la flotte Mobi'Chablais*
- *Il faut se concentrer sur la mise en œuvre des mesures des PA2, PA3 et PA4, qui tardent à se réaliser*
- *Les cartes ne mettent pas assez en avant les espaces verts de la plaine et des coteaux*
- *Il faut encore renforcer l'intercantonalité*

## **5. Partie IV : Discussion et conclusion**

Une discussion générale et ouverte.

Une question est posée sur la mise en œuvre des projets d'agglomération des générations précédentes. Pierrick Maire précise que c'est une de ses tâches prioritaires que d'assurer ce suivi. Il rappelle que les mesures du PA2 sont à réaliser d'ici 2027, celles du PA3 d'ici 2025 et celle du PA4 entre 2024 et 2028. De nombreuses mesures sont réalisées, d'autres sont encore à l'étude et d'autres encore ont été abandonnées. Il précise également que certaines mesures dépendent du calendrier de projets CFF, AOMC ou de la 3<sup>e</sup> correction du Rhône et ont parfois pris du retard. Il est finalement précisé que chaque génération de projet d'agglomération contient un chapitre sur l'état de mise en œuvre des mesures des générations précédentes.

Le prochain atelier élargi est prévu en mars 2024, avec l'objectif de faire réagir les participants sur le projet qui sera présenté en version encore provisoire.

Pierrick Maire clos l'atelier et invite les participants à poursuivre la discussion autour d'une collation.

## **6. Annexes – Carte issues des ateliers**

Les pages suivantes présentent les commentaires et principes inscrits sur les cartes lors des ateliers.

# Chablais Agglo PA5

Atelier élargi du 21 septembre

*Inverser le regard et mettre en valeur / protéger les zones non bâties, marquer les franges*

*Intégrer la nature dans le densité urbaine*

*Intégrer l'infrastructure écologique hors zone urbanisées*

*Créer une zone tampon le long du Rhône*

*Assurer une densification de qualité*

*Valoriser les friches industrielles*

*Favoriser l'économie circulaire*



version au 17 août 2023

*Renforcer l'intensité urbaine entre Bex et Monthey*

*Assurer une densification de qualité*

*Densifier proche des gares*

*Considérer le développement des coteaux et vallées latérales*

## Intensité urbaine

# Chablais Agglo PA5

Atelier élargi du 21 septembre

*Crèer une liaison directe CFF  
Vaud - Valais au nord*

*Passer les transports publics  
en site propre pour améliorer  
leur efficacité*

*Améliorer le transport  
de marchandises par le rail*

*Décarbonner la flotte  
MobiChablais*

*Limiter les prix des TP*

*Renforcer la liaison entre  
Bex et Monthey*

*Améliorer la coordination  
entre prestataires  
(corespondances, horaires, etc)*

*Augmenter les cadences*

*Développer le déplacement de loisir  
sur les coteaux pour limiter  
les transports individuels*

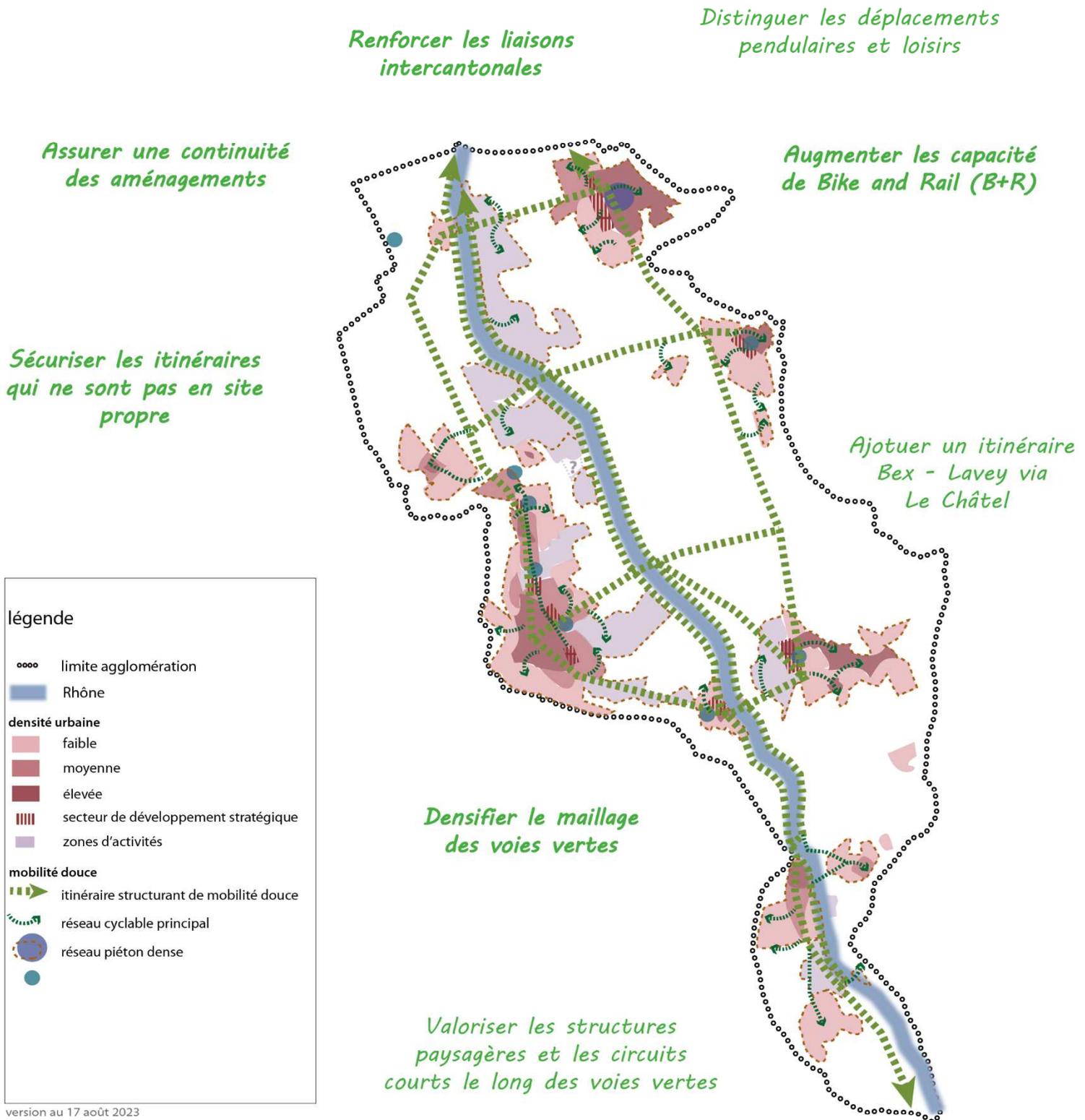


version au 17 août 2023

## Desserte en transports publics

# Chablais Agglo PA5

Atelier élargi du 21 septembre



## Hiérarchie des voies verte

# Chablais Agglo PA5

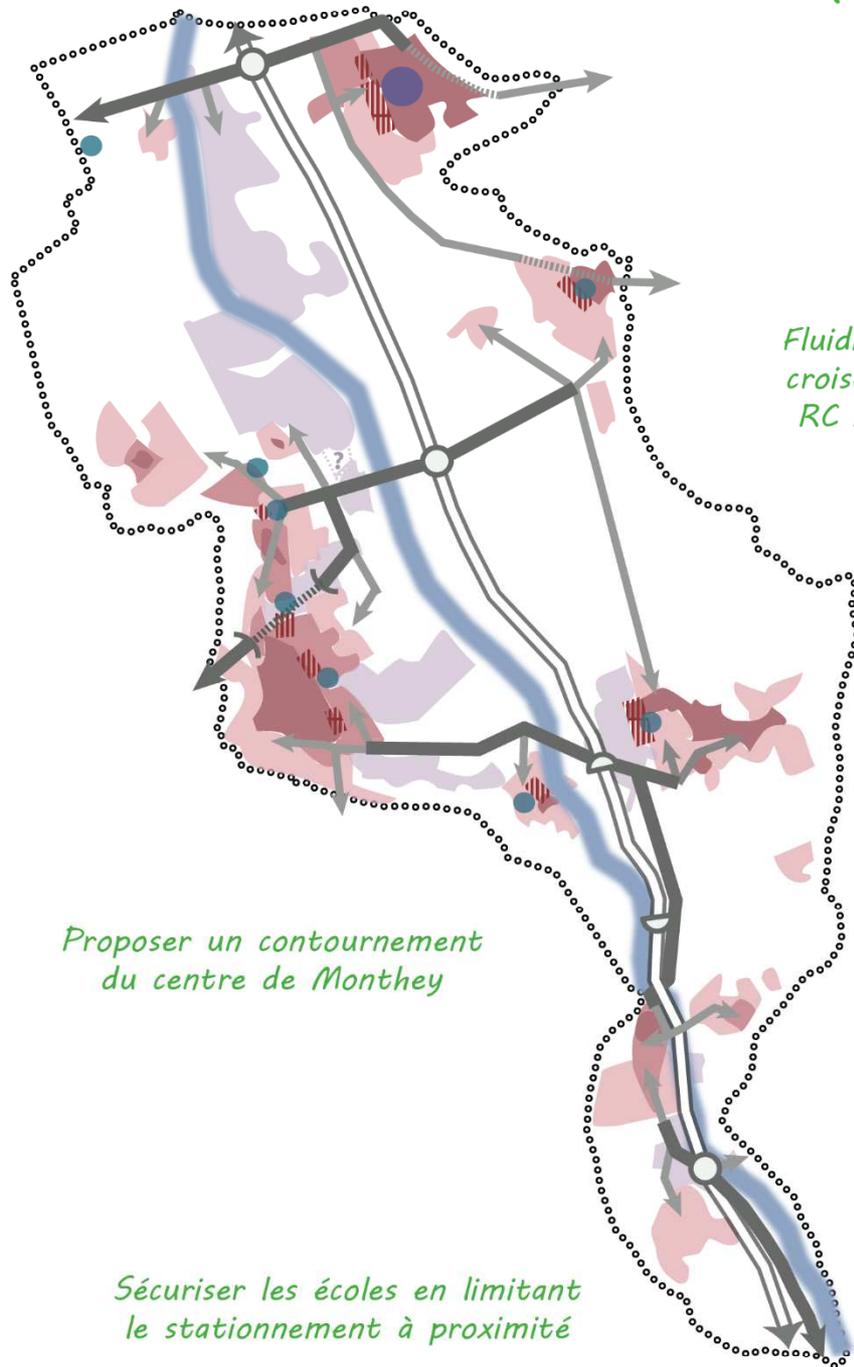
Atelier élargi du 21 septembre

*Fluidifier les axes entre centralités et autoroute*

*Augmenter les capacités de Park and Rail (P+R)*

*Limiter le délestage des axes principaux par les villages*

*Fluidifier les croisements RC / TPC*



*Proposer un contournement du centre de Monthey*

*Sécuriser les écoles en limitant le stationnement à proximité*



## Chablais Agglo

Projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération (PA5) et Plan directeur intercommunal (PDI)

# Compte-rendu de l'atelier élargi 2

14 mars 2023

Bex, Grande-Salle

### Participants

Les organisateurs et animateurs :

Pierrick Maire, Chablais Agglo

Alexandre Repetti, Dimitri Margot, Repetti sàrl

Pierre Favre, Romain Cheseaux, Citec Ingénieurs Conseils SA

L'atelier élargi a réuni environ 40 participants : membres des législatifs et exécutifs communaux, représentants des sociétés de transports, des services cantonaux, de Chablais Région, de l'Antenne Région Valais Romand et des associations actives sur le territoire de l'agglomération.

Pierrick Maire ouvre l'atelier.

### 1. Présentation et classification des stratégies

Lors du premier atelier élargi, les participants avaient priorisé les enjeux pour le développement de l'agglomération, puis discuté des lacunes importantes persistantes et des solutions pour y remédier.

Sur la base des impulsions du premier atelier élargi et des discussions avec le comité de pilotage et le groupe technique, les mandataires ont élaboré une première version de la stratégie du projet d'agglomération PA5 : les enjeux initialement présentés ont été adaptés et complétés. Ils ont ensuite été déclinés en besoins d'action, stratégies et objectifs.

Les 13 besoins d'action et les stratégies sectorielles qui y répondent sont présentés aux participants. Un vote électronique permet aux participants de se prononcer sur la pertinence des stratégies sectorielles proposées.

Le vote se fait sur une échelle de 1 à 5



Stratégie à revoir



Lacunes importantes



Adaptations raisonnables

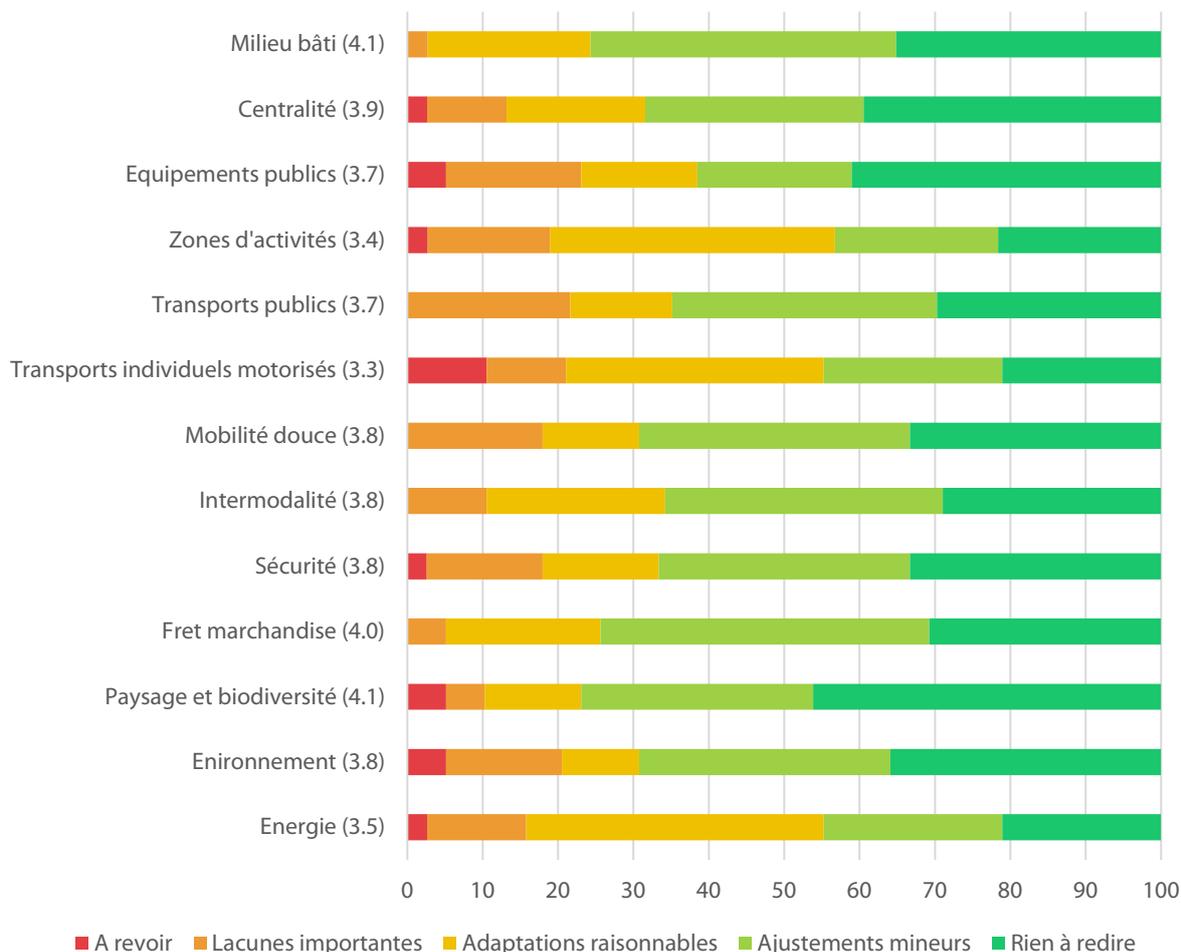


Ajustements mineurs



Rien à redire

L'objectif de ce vote est de déterminer quelles sont les stratégies les moins abouties afin que les participants puissent proposer des adaptations / propositions d'amélioration. Les résultats du vote, exprimés en % afin d'homogénéiser les données sont les suivants :



La majorité des stratégies ont été évaluées positivement par les participants avec une note moyenne comprise entre 3.7 et 4.1, correspondant à « ajustements mineurs ». Quelques stratégies ont toutefois des résultats un peu plus contrastés que d'autres, en présentant quelques votes négatifs et beaucoup de votes positifs. Il s'agit notamment des stratégies équipements publics, paysage et biodiversité et environnement.



Trois stratégies présentent une note inférieure ou égale à 3.5, pouvant dès lors être catégorisées comme nécessitant des « adaptations raisonnables » :

- Transports individuels motorisés (3.3)
- Zones d'activités (3.4)
- Energie (3.5)



## 2. Discussion et propositions d'amélioration des stratégies

A l'issue de la phase de présentation et classification des stratégies via le vote interactif, les participants ont été invités à échanger afin de proposer des pistes d'amélioration sur les stratégies les moins bien notées. Les trois stratégies « zones d'activités », « transports individuels motorisés » et énergie » ont été traitées par deux tables chacune, tout en laissant les participants choisir librement à quelle table ils souhaitent travailler, selon leurs intérêts.

Les six tables ont réuni entre 4 et 8 participants chacune.

En complément, chaque table avait l'opportunité de choisir une stratégie supplémentaire à traiter.

L'objectif des discussions aux tables était de clarifier les points d'insatisfaction par rapport à la stratégie présentée, puis de proposer des pistes d'amélioration pour mieux traiter le thème.

### Stratégie « Transports individuels motorisés »

Les enjeux liés à la gestion du transport individuel motorisé sont considérés comme sensibles par les participants. Les problèmes évoqués sont la congestion du trafic, les embouteillages qui remontent jusque sur l'autoroute, le transit à travers les localités, les charges de trafic liés au ski des vendredis et dimanches, etc.

Malgré l'insatisfaction générale, tout le monde convient qu'il n'y a pas de solution simple pour résoudre ces problèmes. Il est relevé que les objectifs proposés dans la stratégie sectorielle sont relativement génériques et ne soulèvent pas de questions particulières.

Les participants proposent les éléments complémentaires suivants :

- Les solutions favorisant le covoiturage et de carsharing devraient être développées ;
- Un contournement de la ville de Monthey par l'est, au travers du site chimique, et toujours considérée comme « un doux rêve » selon les termes des participants. Ces derniers semblent conscients de la difficulté et de la faible probabilité de réalisation d'une telle infrastructure mais continuent d'espérer qu'un aménagement « lourd » puisse résoudre les problèmes de saturation du réseau actuel ;
- L'objectif de limiter le transit en direction des coteaux est bien perçu par les participants mais ces derniers estiment qu'il sera difficile à mettre en œuvre au vu de la saturation des jonctions autoroutières ;
- La stratégie prévoit une stabilisation de l'usage des véhicules individuels, malgré une augmentation de la population. Les participants estiment qu'il faudrait être plus explicite et indiquer clairement un objectif de réduction de la part modale des TIM ;
- Le stationnement privé, majoritairement libre en journée, pourrait être mutualisés pour les personnes travaillant ou bénéficiant de service en ville selon les participants. Cela permettrait de réduire le développement de parkings publics consommant des sols et impactant la ville ;
- Les participants rappellent l'importance de l'autonomie communale dans la gestion du stationnement, même si certains principes partagés font effectivement sens. Les spécificités locales doivent cependant toujours permettre d'adapter les principes définis au niveau de l'agglomération ;
- L'idée d'un tunnel de délestage de la ville d'Aigle (en direction des Ormonts) est proposée par les participants afin de diminuer la pression dans le centre.

Cette stratégie a été traitée à deux tables sur six.

### Stratégie « Zones d'activités »

Les commentaires relatifs à la stratégie « Zones d'activités » pointent divers éléments sur lesquels il convient d'être attentifs mais qui impliquent peu de modifications stratégiques ou cartographiques. Quelques éléments complémentaires plus concrets sont également évoqués par les participants :

- Il est important que l'agglomération ne devienne pas une cité dortoir et veille à son équilibre d'emplois par habitants. Mais il est surtout important que les emplois générés puissent être occupés par la population résidente ;

- Le développement des emplois est louable, tout comme l'équilibre de développement des habitants. Les participants se questionnent cependant sur l'adéquation de ces développements avec les objectifs de préservation de la nature et de l'agriculture ;
- L'amélioration des principes de dessertes ferroviaires, notamment entre Aigle et Collombey-Muraz pour le fret, est soulignée comme étant un point très positif ;
- Le développement de la qualité de la desserte des zones d'activité est également louable mais permet d'augmenter le bassin d'attractivité et donc la pendularité qui est déjà problématique dans l'agglomération. Cette amélioration doit être couplée à des plans de mobilité d'entreprise afin de limiter la pendularité au même titre que le transport individuel motorisé ;
- La réhabilitation du secteur de la raffinerie va notamment générer d'importants enjeux de mobilité qu'il faut cadrer suffisamment à l'amont pour éviter de dégrader la situation régionale. Les projets de développements tels que l'axe fort Aigle - Raffinerie – Collombey (ARC) ainsi que la ligne du Tonkin sont cités par les participants ;
- Il est important de bien coordonner le développement des zones d'activités entre les différents cantons via un suivi du foncier afin de pouvoir saisir les bonnes opportunités à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération ;
- L'équilibre entre emplois secondaires et emplois tertiaires est assez sensible et nécessite une attention particulière au niveau de l'offre régionale ;
- Une attention particulière doit être portée à l'aménagement extérieurs des zones d'activités afin de favoriser le cadre de vie et la biodiversité ;
- La gestion du transport et du recyclage des matériaux de construction, aujourd'hui gérés de manière « sauvage » serait bénéfique à la qualité des zones d'activité.

Cette stratégie a été traitée à deux tables sur six.

### **Stratégie « Energie »**

Les participants relèvent la qualité de la stratégie concernant le chauffage à distance avec d'importants développements prévus.

Quelques éléments complémentaires sont proposés :

- Intérêt de faire figurer le projet Lavey+ prévoyant l'installation d'une 4<sup>ème</sup> turbine à la centrale de Lavey ;
- Pertinence de développer les microcentrales hydroélectriques ;
- Renforcer les photovoltaïque sur l'ensemble des milieux bâtis tout en maintenant le principe de priorisation sur les gros sites industriels tels que présenté ;
- Quantifier l'autosuffisance énergétique ainsi que les objectifs de transition (ces éléments sont déjà traités par la stratégie mais n'ont pas été présentés dans le détail faut de temps).
- De manière plus générale, les participants soulignent l'importance de la sobriété énergétique.

Cette stratégie a été traitée à deux tables sur six.

### **Stratégie « Environnement » (traitée à une table)**

Les participants ont rappelé l'importance du principe de précaution concernant les rayonnements non ionisant et la pollution de l'air, notamment à proximité des écoles.

Les participants proposent également de renforcer la stratégie sur les questions de gestion des ressources, plus spécifiquement la gestion de l'eau (consommation, épuration, etc.).

Cette stratégie a été traitée à une table sur six.

### **Stratégie « Paysage et biodiversité »**

Les participants se questionnent sur l'adéquation entre la stratégie des projets d'agglomération et les capacités politiques à les réaliser. Ils estiment qu'il est dommageable de reporter les éléments stratégiques et opérationnels de génération en génération de projet d'agglomération sans aboutir à des mesures concrètes.

Cette stratégie a été traitée à une table sur six.

### **Stratégie « Mobilité douce »**

Les éléments de la stratégie « Mobilité douce » sont partagés par les participants. Ils estiment notamment qu'il est important de parler de mobilité douce quotidienne comme le fait la stratégie. Les participants proposent de compléter la stratégie avec les éléments suivants :

- Les principes de signalisation (signalisation de direction et panneaux d'information propres aux mobilités douces) devraient être développés et renforcés afin d'assurer la cohérence et la lisibilité du réseau pour les utilisateurs, notamment ceux ne parcourant pas quotidiennement le site.
- La mobilité douce de loisir pourrait être renforcée dans la stratégie afin de compléter la mobilité quotidienne et renforcer la position de l'agglomération déjà orientée notamment avec Aigle comme centre mondial du cyclisme ;
- Les entreprises devraient réaliser des plans de mobilité favorisant la mobilité douce ;
- La stratégie devrait renforcer la notion de stationnement vélo et notamment la sécurité des vélostations proches des interfaces modales ;
- Le pont de la SATOM devrait également être considéré comme un franchissement de mobilité douce à développer. Les participants soulèvent également le fait que l'autoroute et la voie ferrée représentent également des obstacles importants pour lesquels des franchissements doivent être créés.

Cette stratégie a été traitée à une table sur six.







**Nationale, kantonale und weitere relevante Planungen - Planifications nationales, cantonales et autres planifications pertinentes  
Eigenleistungen - Prestations assumées entièrement par l'agglomération**

Legende / Légende	
	auszufüllen / à remplir
	Falls nötig, auszufüllen / Si nécessaire, à remplir

Agglomerationsprogramm Projet d'agglomération	Massnahmenummer Numéro de mesure	Bezeichnung der Massnahme Désignation de la mesure	Priorität (A/B/C)  Priorité (A/B/C)	Bemerkungen / Weitere Sachinformationen, sofern für das Verständnis nötig  Remarques / En fonction de la mesure, de manière à garantir une bonne compréhension	Wenn vorhanden, bisher verwendete ARE-Code  Si existant, code ARE utilisé jusqu'ici
6153 Chablais	Ms.3	Amélioration de la desserte sur les lignes ferroviaires CFF	A		6153.3.061
6153 Chablais	Ms.4	Augmentation des cadences pour les trains de montagne (AL, ASD, AOMC, BVB)	A		
6153 Chablais	Ms.5	Passage dénivelé à la gare CFF de Monthey	A		6153.4.083
6153 Chablais	GM.8	Harmonisation des règlements communaux de stationnement sur fonds privé	A		
6153 Chablais	GM.9	Harmonisation des règlements communaux de stationnement sur fonds public	A		
6153 Chablais	MD.10	Franchissement MD, secteur Les Paluds (MBR)	A		6153.3.027
6153 Chablais	TML.1	Franchissement fret entre les ZA d'Aigle et de Collombey-Muraz	B		

## Siedlung und Landschaft - Urbanisation et paysage

Legende / Légende	
	auszufüllen / à remplir
	Falls nötig, auszufüllen / Si nécessaire, à remplir

Agglomerationsprogramm Projet d'agglomération	Massnahmenummer gemäss Trägerschaft Numéro de mesure selon l'organisme responsable	Bezeichnung der Massnahme Désignation de la mesure	Priorität (A/B/C) Priorité (A/B/C)	Bemerkungen / Weitere Sachinformationen, sofern für das Verständnis nötig Remarques / En fonction de la mesure, de manière à garantir une bonne compréhension	Wenn vorhanden, bisher verwendete ARE-Code Si existant, code ARE utilisé jusqu'ici
6153 Chablais	PUM.1	Pôle d'urbanisation mixte « Novassalles »	A		6153.4.039
6153 Chablais	PUM.2	Pôle d'urbanisation mixte « Landi »	A		6153.4.040
6153 Chablais	PUM.3	Pôle d'urbanisation mixte « Arsenal »	C		6153.3.090
6153 Chablais	PUM.4	Pôle d'urbanisation mixte « Valerette Nord »	C		6153.3.081
6153 Chablais	PUM.5	Pôle d'urbanisation mixte « Valerette Sud »	C		6153.2.070
6153 Chablais	PUM.6	Pôle d'urbanisation mixte « Ollon Gare »	A		6153.4.044
6153 Chablais	PUM.7	Pôle d'urbanisation mixte « Bex Gare »	A		6153.4.045
6153 Chablais	PUM.9	Pôle d'urbanisation mixte « Semilles »	A		6153.4.047
6153 Chablais	PUM.10	Pôle d'urbanisation mixte « Panus »	A		6153.4.048
6153 Chablais	PUM.11	Pôle d'urbanisation mixte « Arbignon »	C		6153.4.049
6153 Chablais	PUM.12	Pôle d'urbanisation mixte « Clos-Donroux / Gessimo »	C		6153.4.050
#REF!	PUM.14	Pôle d'urbanisation mixte « Monthey Gare »	A		6153.4.052
6153 Chablais	PUM.16	Pôle d'urbanisation mixte « Vieux-Collège »	C		6153.4.054
6153 Chablais	PUM.17	Pôle d'urbanisation mixte « Au-delà du Pont »	C		
6153 Chablais	PUM.18	Pôle d'urbanisation mixte « Halte de Collombey-le-Grand »	B		6153.4.056
6153 Chablais	PUM.19	Pôle d'urbanisation mixte « Gare de Collombey »	A		6153.4.057
6153 Chablais	PUM.20	Pôle d'urbanisation mixte « Les Vergers Est »	A		6153.4.058
6153 Chablais	PUM.22	Pôle d'urbanisation mixte « Saint-Maurice Gare »	A		
6153 Chablais	PUM.23	Pôle d'urbanisation mixte « Les Iles »	A		
6153 Chablais	PUM.24	Pôle d'urbanisation mixte « Tovex »	A		
6153 Chablais	PUM.25	Pôle d'urbanisation mixte « Bugnon »	A		
6153 Chablais	MRF	Mobilisation des réserves foncières	A		6153.4.060
6153 Chablais	DD.1	Densification douce « Pré-Yonnet »	A		6153.4.061
6153 Chablais	DD.2	Densification douce « Les Pommiers »	A		6153.4.062
6153 Chablais	DD.3	Densification douce « Les Vergers »	A		6153.4.063
6153 Chablais	DD.5	Densification douce « Clos-Novex »	B		

6153 Chablais	DD.6	Densification douce « Borette »	A		
6153 Chablais	MU	Maîtrise de l'urbanisation	A		6153.4.066
6153 Chablais	EPQ	Espaces publics de qualité	A		6153.4.037
6153 Chablais	PP	Valorisation du patrimoine bâti	A		6153.4.038
6153 Chablais	PEP.3	Pôle d'équipements publics « Piscine naturelle Les Salines »	A		
6153 Chablais	PEP.4	Pôle d'équipements publics « Centre sportif Sous le Soex »	A		
6153 Chablais	PAI.1	Pôle d'activité « ZI Aigle »	A		6153.4.069
6153 Chablais	PAI.2	Pôle d'activités « ZI Bex »	A		6153.4.070
6153 Chablais	PAI.3	Pôle d'activités « Reutet Boverly »	A		6153.4.071
6153 Chablais	PAI.4	Pôle d'activités « Raffinerie »	A		
6153 Chablais	PAI.5	Pôle d'activités « Site Chimique »	B		6153.4.073
6153 Chablais	PAI.6	Sites d'activités régionaux	A		6153.4.074
6153 Chablais	PAI.7	Sites d'activités locaux	A		6153.4.075
6153 Chablais	PAI.8	Système de gestion des zones d'activités	A		6153.4.076
6153 Chablais	PAI.9	Pôle d'activités « Charbonnière »	C		
6153 Chablais	PAI.10	Pôle d'activités « ZI Saint-Maurice »	A		
6153 Chablais	R3	3e correction du Rhône	A		6153.4.024
6153 Chablais	NAT	Nature en ville	A		6153.4.029
6153 Chablais	ENE.2	Règlements	A		6153.4.033
6153 Chablais	ENE.3	Réseau thermique	A		6153.4.034
6153 Chablais	ENE.5	Formation continue du personnel communal	A		



Chablais Agglo

Projet d'agglomération 5<sup>ème</sup> génération – Plan directeur intercommunal

# Rapport de consultation publique

Mai 2025

# Rapport de consultation publique

## Consultation publique : Du 1<sup>er</sup> au 30 mars 2025

Les communes d'Aigle, de Bex, de Collombey-Muraz, de Lavey-Morcles, de Massongex, de Monthey, d'Ollon et de Saint-Maurice ont soumis à consultation publique durant 30 jours le projet de plan directeur intercommunal valant projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération de Chablais Agglo conformément aux dispositions de la loi valaisanne d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LcAT, RSVS 701.1) et de la loi vaudoise sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC ; BLV 700.11).

La population a été invitée à y participer par des annonces officielles, des articles dans la presse et les moyens de communication communaux et de l'agglomération. Une séance d'information publique a eu lieu le jeudi 6 mars 2025. Le document était présent physiquement dans toutes les communes et au Bureau d'agglomération avec un carnet pour recueillir les observations. Le PA5-PDi était également disponible sur le site internet de Chablais Agglo avec la possibilité de réagir par email ou par courrier.

Le bureau d'agglomération a recueilli **8 réactions** provenant d'associations, de particuliers et de représentants politiques. Ces observations ont été traitées et analysées. Les tableaux ci-dessous présentent une synthèse des remarques ainsi que les réponses apportées.

Mobilité	Transports individuel motorisé	1
Château de la Roche / Ollon	Nous n'avons pas d'observation particulière à formuler en lien avec le Château de la Roche. Cependant, en page 142 du volet explicatif, vous citez les bâtiments historiques emblématiques de la région. Nous souhaiterions que vous ajoutiez à cette liste le Château de la Roche à Ollon. Il s'agit d'une maison forte du début du 13 <sup>e</sup> siècle comprenant des éléments historiques de grande valeur, dont par exemple des enduits médiévaux plus anciens que ceux que l'on peut trouver au Château de Chillon. Ce bâtiment est restauré par étapes depuis 40 ans. Il accueille maintenant un centre culturel ouvert à des artistes de toute la Suisse Romande, et destiné à un large public.	
<u>Réponse :</u> La carte en question a été modifiée en conséquence.		

Mobilité	Transports individuel motorisé	2
L'Écho du Caillou – St-Triphon	<p>Le PA5 n'aborde pas la problématique de la route secondaire (route de la Condémine) reliant la halte de Saint-Triphon village au village de Saint-Triphon, au bas du quartier des Vergers d'Ollon et à la zone d'activité du Lessus. Or, il s'avère que le trafic (véhicules légers et poids lourds) a fortement augmenté ces dernières années sur cet axe qui permet difficilement le croisement de deux véhicules. De plus, il y a un carrefour très dangereux à la croisée avec la route de Chesselaz où de nombreux automobilistes ne respectent pas les stops existants.</p> <p>Cette situation ne va pas s'améliorer avec les nouvelles constructions dans les bas des Vergers d'Ollon, le développement des activités dans les zones industrielles autour de la colline et également avec les futures grandes zones d'activités projetées en rive gauche du Rhône sur le site des anciennes raffineries.</p> <p>Nous demandons donc que des mesures d'apaisement du trafic soient prévues sur cet axe et qu'elles soient intégrées dans le PA5.</p>	
<p><u>Réponse</u> : Le projet d'agglomération priorise les mesures qui se situent dans les zones de forte urbanisation, avec de nombreuses contraintes (critère fédéral). Les routes secondaires avec peu de trafic et de constructions, d'autant plus en hors zone à bâtir ne sont pas une priorité dans le cadre des projets d'agglomération. Les routes en hors zone à bâtir ne sont pas traitées de la même manière qu'en zone à bâtir. Le besoin en modération du trafic dans ces zones n'est pas semblable à celui dans les zones fortement densifiées. Ainsi, l'Agglomération et la Commune d'Ollon confirment que cet axe ne fera pas l'objet de mesures d'apaisement du trafic dans le cadre de ce projet d'agglomération.</p> <p>Les activités projetées dans la planification des zones d'activités autour de la colline ne justifient pas un abaissement de la vitesse sur cette route.</p> <p>En complément, la Commune d'Ollon avait fait une demande à la DGMR pour abaisser la vitesse à 50 km/h. Cette demande n'a pas pu aboutir car la route en question ne répondait pas aux critères d'abaissement de la vitesse définis dans la SCLV (Sous-Commission des Limitations de Vitesses).</p>		

Mobilité	Transports publics	3
L'Écho du Caillou – St-Triphon	<p>Nous vous remercions pour votre travail concernant le développement des transports publics et en particulier la mise en place d'un réseau de bus secondaire à la cadence de 30 minutes. Cependant, la situation n'est toujours pas satisfaisante pour les personnes qui doivent se rendre à Aigle depuis les villages environnant Ollon, particulièrement les étudiants.</p> <p>Avec l'introduction du nouvel horaire, on constate que la politique des TPC va un peu à l'encontre du développement voulu par Chablais Agglo. En effet, les boucles passant par les villages qui allaient et revenaient d'Aigle (gare) étaient plus rapides car directs, ce qui a, peut-être, pour conséquence, aujourd'hui, une utilisation plus importante de la voiture pour relier le domicile à la gare principale.</p>	
<p><u>Réponse :</u> Les horaires sont définis en collaboration entre la commune (commanditaire de l'offre) et les tpc. Le Copil Mobi Chablais valide ensuite le nouvel horaire de réseau de bus urbain. Les cadences et dessertes seront adaptées et revues en lien avec le développement futur de la zone d'activités.</p>		

Mobilité	Modes doux	4
L'Écho du Caillou – St-Triphon	<p>C'est avec une grande satisfaction que nous observons les efforts faits pour développer le réseau de mobilité douce. En ce qui concerne Saint-Triphon, nous estimons que le nouvel axe de mobilité douce retenu pour la liaison entre Ollon et Collombey-Muraz, avec une passerelle au-dessus du Rhône située au sud de l'étang du Duzillet est meilleur que celui prévu initialement, qui passait au nord de la colline de Saint-Triphon, puis au nord de l'étang du Duzillet. En effet, ce nouvel axe draine mieux le flot des utilisateurs qui doivent se rendre en direction de Collombey-Muraz et Monthey, depuis le village d'Ollon, les Vergers d'Ollon et le village de St-Triphon. De plus, le tracé utilise des routes avec un trafic motorisé beaucoup plus faible que celui prévalant sur la route de Chesselaz en direction de la route industrielle d'Aigle. L'aménagement d'un axe de mobilité douce sur cette route avec un trafic lourd important en direction du site de la zone industrielle du Lessus aurait en effet été très compliqué.</p> <p>Par contre, nous relevons que la passerelle projetée sur le Rhône (P.MD.A.14) ne se situe plus dans le secteur de Charbonnière comme indiqué en page 228 du plan des mesures, mais plus au sud.</p>	
<p><u>Réponse :</u> Nous comprenons votre remarque et vous en remercions. Le nom de la passerelle ne sera pas modifié car il s'agissait du projet de base dans le secteur de la Charbonnière.</p>		

L'Echo du Caillou – St-Triphon	L'axe de mobilité douce (mesure P.MD.A.1) entre le centre-ville d'Aigle et le centre d'entretien CFF se prolonge sur le territoire d'Ollon pour rejoindre l'axe de mobilité douce Ollon-Collombey-Muraz. Or, l'axe venant d'Aigle traverse la route reliant la zone industrielle du Lessus à la route industrielle d'Aigle au bas d'un dos d'âne avec une très mauvaise visibilité. Plusieurs accidents s'y sont déjà produits. Il y aurait, à notre avis, la possibilité de faire passer la voie de mobilité douce sous le pont en bordure de la voie de manœuvre CFF. Il s'agit d'une mesure facile à réaliser techniquement, mais qui nécessiterait d'obtenir un accord des CFF. La négociation d'un tel accord serait facilitée si la mesure était intégrée dans le plan des mesures de Chablais Agglo PA5.
--------------------------------	---

Réponse : Nous vous remercions pour votre proposition visant à améliorer la sécurité de l'axe de mobilité douce entre Aigle et Ollon, en particulier au niveau du croisement avec la route industrielle du Lessus. Après analyse de la possibilité de faire passer la voie cyclable sous le pont en bordure de la voie de manœuvre CFF, il apparaît malheureusement que cette option présente de nombreuses contraintes. En effet, la présence de la pile du pont, la configuration du talus, ainsi que plusieurs mâts de ligne de contact indispensables à l'exploitation ferroviaire rendent cette solution difficilement réalisable. De plus, la création d'une piste bidirectionnelle confortable et sécurisée nécessiterait un gabarit d'au moins 4 mètres, ce qui aggrave encore les contraintes d'aménagement. Afin d'améliorer la sécurité à ce croisement géré par Stop, des mesures de signalisation verticale et de marquage au sol seront mises en place pour renforcer la visibilité et attirer l'attention des usagers.

Environnement	Zones d'activités	5
L'Echo du Caillou – St-Triphon	Nous approuvons pleinement l'objectif stratégique N°10 visant au renforcement de la qualité environnementale des zones d'activité. Ceci est particulièrement important pour les zones d'activités situées aux abords de la colline de Saint-Triphon. Cette dernière représente un élément paysager structurant au milieu du périmètre de Chablais Agglo. Elle comporte de nombreux biotopes et des forêts favorables aux échanges biologiques. Il est essentiel de préserver ce potentiel d'échange avec le reste de la plaine en évitant que les zones d'activités situées aux abords de la colline forment des barrières imperméables, dépourvues de nature. C'est pourquoi, nous espérons que l'objectif stratégique N°10 sera pris en considération dans toutes les planifications des zones d'activité et que les mesures prévues seront effectivement réalisées sur le terrain, car au cours de ces trente dernières années, cela a rarement été le cas.	

Réponse : Les mesures paysagères ont été intégrées de manière transversale dans les mesures urbanisation et mobilité. Cette manière de faire permet de s'assurer que le paysage est pris en compte dans les mesures et le cahier des charges de ces dernières. Comme le document du projet d'agglomération est également un PDI, ce dernier sera validé par le Conseil d'Etat et les Communes sont tenues d'appliquer les principes inscrits. L'Agglomération juge qu'il y a des garanties suffisantes pour que ce critère soit pris en considération lors de la révision de la zone d'activité mentionnée. La commune d'Ollon intégrera ces mesures dans le futur PACom.

Mobilité	Mobilité douce	6
Association des habitants de St-Triphon	<p>De même toutes les mesures favorisant la mobilité douce sont à soutenir et à réaliser en priorité avec quelques compléments encore à venir en matière de voies cyclables sécurisées et continues entre les divers points d'intérêts (centres-villes, écoles, zones sportives, zones commerciales et industrielles).</p> <p>Nous citerons comme exemple de compléments à inscrire l'axe MD Aigle-Ollon le long de la ligne TPC, la réfection des routes communales d'Ollon, Andonces, Condémines et Grands Marais sans oublier la mise à niveau de la route industrielle d'Aigle et de ses débouchés et franchissements.</p> <p>La réalisation d'autres projets est à accélérer, telle l'adaptation de la piste cyclable le long de la route cantonale entre le giratoire de Chatonnay à Ollon et la sortie de Bex à Sous-Vent.</p>	
<p><u>Réponse :</u></p> <p>Merci pour vos remarques dont nous prenons bonne note. Le projet d'agglomération soutient le développement de la mobilité à travers ses stratégies et mesures en s'appuyant sur les planifications supérieures fédérales et cantonales. L'axe de mobilité douce entre Aigle et Ollon est inscrit dans la stratégie de l'Agglomération et fait l'objet d'un report de la mesure du PA2 en lien avec l'abandon par les TPC du projet de déplacement des rails (voir réponse 15). Le tronçon Ollon-Bex a fait l'objet de deux mesures inscrites au PA4, soit un horizon de réalisation entre 2024 et 2028.</p> <p>Pour ce qui est des réfections de routes communales, nous avons transmis vos remarques à la commune.</p>		

Général	7	
Association des habitants de St-Triphon	<p>Parmi les objets qui ne sont pas traités ou très discrètement évoqués, il faut signaler :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la demande de raccorder Monthey au réseau CFF par une bretelle Roche-Vionnaz n'est abordée qu'en filigrane, tout comme la remise en service de la ligne du Tonkin ainsi que le projet de prolonger la ligne TPC de Bex à Massongex.</li> <li>• l'absence du projet en ville d'Aigle d'un nouveau tracé commun les voies TPC Aigle-Leysin et Aigle-Sépey-Diablerets, complété dans une logique de continuité touristique par les projets de raccordement direct aux remontées mécaniques de Leysin et des Diablerets.</li> <li>• l'absence de solutions à la congestion des trafics à Collombey-Muraz entre le pont sur le Rhône et le tunnel d'accès à Val-d'Illiez, en particulier pour le trafic motorisé mais qui entraîne surtout une situation particulièrement hostile au trafic cycliste, faute d'un gabarit adéquat, même dans les dernières réalisations routières en zone de chalandise.</li> </ul>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• le besoin de places de parc d'échange, de covoiturage, de pose &amp; dépose pour cars et de halte pour chauffeurs routiers est souligné mais n'apparaît pas dans le catalogue des mesures, ni ne se retrouve dans les dernières révisions des PACom. La vision idéale de mobilité douce ne se réalisera pas assez vite pour que ces besoins disparaissent, surtout au vu de l'augmentation planifiée des habitants et des emplois condamnés à la mobilité motorisée individuelle. Il conviendrait d'être plus affirmatif dans les exigences de stationnement, souterrain ou en silo, qui seront imposées à chaque promoteur, sans parler des réalisations et planifications de la main publique.</li> <li>• l'augmentation des cadences des transports publics (passage à 15 voir 10 minutes) a aussi pour effet de bloquer encore davantage le trafic motorisé aux divers passages à niveau. Hors localité, plusieurs tronçons limités à 80 km/h mériteraient de passer à 60 km/h, tant pour améliorer la fluidité du trafic que par mesure de sécurité au droit des voies qui y débouchent, tout comme à l'égard des cyclistes, toujours en augmentation. Un exemple est patent : la route cantonale entre la sortie d'Aigle et le passage à niveau sur la route cantonale entre Villy et St-Triphon-Gare. Cette remarque vaut également pour le segment de route cantonale entre le rond-point du Bruet et l'entrée de St-Triphon Gare, cette fois en raison du nombre de débouchés latéraux.</li> </ul>
<p><u>Réponse</u> : Merci pour vos remarques dont nous prenons bonne note.</p>	

<b>Mobilité</b>	<b>Régime de circulation</b>	<b>8</b>
Association des habitants de St-Triphon	Soulignons enfin que le régime actuel de limitation de vitesse 120/80/50 km/h devient de fait - par la saturation, les obstacles, les chantiers, les usagers multiples et le besoin de sécurité - celui de 100/60/30 km/h. Ayons donc le courage de le mettre en œuvre sans délai et d'en revendiquer sa légalisation par nos parlements.	
<p><u>Réponse</u> : Merci pour vos remarques dont nous prenons bonne note. Les abaissements de vitesse doivent être traités au cas par cas selon les situations et doivent répondre à des critères bien définis.</p>		

Général	Modes doux, fret	9
Association des habitants de St-Triphon	<p>L'association des habitants de St-Triphon Gare demande donc formellement que :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. le projet Rhône soit réalisé dans les meilleurs délais et sans modification,</li> <li>2. tous les franchissements du Rhône soient réalisés sans négliger la mobilité douce,</li> <li>3. la liaison cycliste Aigle-Ollon-Bex soit réalisée au plus vite, même par tronçon,</li> <li>4. le pôle de transfert de fret en zone industrielle d'Aigle soit mis au programme du PA5-PDi au moins en priorité B,</li> <li>5. les communes réalisent rapidement les adaptations nécessaires des voiries existantes, tant dans leur gabarit, signalétique, mobilier, arborisation et vitesse autorisée,</li> <li>6. les compagnies électriques offrent des conditions intéressantes de rachat de l'énergie photovoltaïque injectée dans leur réseau et qu'elle adapteront ce dernier sans délai.</li> </ol>	
<p><u>Réponse</u> : Les demandes des points 1 et 2 ont été transmises aux autorités compétentes. Les parties prenantes mettent tout en œuvre pour que le projet Rhône 3 se concrétise. Les travaux de la mesure anticipée du Chablais des Grandes Iles (MAGI) ont d'ailleurs déjà démarré. Les franchissements du Rhône inscrits dans le projet d'agglomération intègrent la mobilité douce : citons la passerelle Charbonnière, la passerelle de la Gryonne, le pont transports publics-modes doux à Massongex qui seront tous construits en conformité avec les normes.</p> <p>Concernant le point 3, les horizons de réalisation ont été planifiés avec le Canton de Vaud, avec des temporalités différentes. Le tronçon Ollon-Bex sera réalisé en premier, soit dans celui du PA4 (2024-2028). Quant au tronçon de piste cyclable Aigle-Ollon, celui-ci a été abandonné dans le PA2 et repriorisé en C dans le PA5 car il était étroitement lié au projet de déplacements des rails des TPC. Ces derniers renoncent à ce projet ferroviaire, impactant la mesure car le tracé doit être complètement revu. La maturité de la mesure devient insuffisante, indépendamment des volontés du Canton de Vaud.</p> <p>Concernant le point 4, une stratégie fret est nécessaire avant toute planification dans certaines parties de la zone industrielle d'Aigle. Une étude sur le transport de marchandises est obligatoire si une révision du plan d'affectation a lieu. Ces points sont inclus dans la Stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA). Une mention peut être ajoutée dans les fiches de mesures des pôles d'activités industrielles (PAI) Bex et Aigle.</p> <p>Pour le point 5, les communes en ont pris bonne note et mettent tout en œuvre pour avancer ces aménagements.</p> <p>Concernant le point 6, l'Agglomération n'a aucun pouvoir sur le marché de l'électricité qui est privé. La Confédération est l'autorité qui légifère pour le marché de l'électricité.</p>		

<b>Urbanisation et mobilité</b>	<b>Coordination mobilité - urbanisation</b>	<b>10</b>
Association Chablair	<p>Cependant, la stratégie en matière d'urbanisation nous interpelle. Le potentiel d'accueil et d'emplois visé à l'horizon 2040 nous laisse septiques (+22% d'habitants ; + 32% d'emploi). Certes, on peut se réjouir de l'augmentation du nombre d'emplois pour l'économie régionale. Mais ces nouveaux emplois seront-ils vraiment occupés par des habitants de l'agglomération ou vont-ils participer à l'augmentation du trafic généré par les frontaliers.</p> <p>Les mesures prévues pour réduire les transports individuels motorisés seront-elles vraiment efficaces et les collectivités publiques auront-elles les moyens financiers pour les mettre en œuvre rapidement. Le trafic motorisé est déjà congestionné à de nombreux endroits. Avec 12'000 habitants supplémentaires et 8'000 nouveaux emplois, même si des mesures sont réalisées, elles n'arriveront pas à contenir l'augmentation du trafic. En plus, il faut tenir compte de tout le trafic de transit vers les stations des Alpes vaudoises et du Valais qui ne fait qu'augmenter année après année. Les conséquences environnementales de cette augmentation de trafic vont gravement altérer la qualité de vie dans le Chablais.</p>	
<p><u>Réponse:</u> De manière générale, la stratégie qui consiste à ne pas développer au sein de l'Agglomération amène également des problèmes de mobilité (si les gens habitent ailleurs et viennent travailler au sein de l'Agglomération, la mobilité augmente). Une croissance de la population est prévue et cette dernière doit être accueillie dans de bonnes conditions. En cela, le développement des transports publics avec l'augmentation des cadences et la création d'un nouvel axe fort de TP permet de diminuer les impacts négatifs. La logique de l'Agglomération est de viser un équilibre entre les habitants et les emplois. De plus, les chiffres cités pour l'emploi et les habitants sont basés sur les réserves, ainsi ces prévisions de croissance ne seront pas forcément effectives.</p>		

Paysage	Mise en œuvre	11
Association Chablair	<p>Nous saluons les mesures intégrées au projet Agglo PA5 en faveur du paysage et de l'environnement. Il s'agira toutefois que les autorités se donnent les moyens pour imposer la réalisation de ces mesures. Car on peut déplorer, au cours des 30 dernières années, que les aspects paysagers et environnementaux n'aient pas été la priorité dans le cadre du développement des zones d'activités et de certains quartiers d'habitation. Nous espérons donc que les communes vont se donner les moyens pour imposer de telles mesures.</p>	
<p><u>Réponse :</u> Les mesures paysagères ont été intégrées dans les mesures urbanisation. Cette manière de faire permet de s'assurer que le paysage est pris en compte dans les mesures et le cahier des charges de ces dernières. Comme le document du projet d'agglomération est également un PDI, ce dernier sera validé par le Conseil d'Etat et les Communes sont tenues d'appliquer les principes inscrits. L'Agglomération juge qu'il y a des garanties suffisantes pour que ce critère soit pris en considération lors de la révision des zones d'activités et des quartiers d'habitation.</p>		

Mobilité et Urbanisation	Repriorisation	12
Habitant de Monthey	<p>Au vu des difficultés de l'Agglomération à mettre en œuvre les mesures, ce citoyen montheyisan demande s'il ne faut pas penser aux habitants existants et leur confort. L'axe d'entrée/sortie de Monthey, l'avenue du Simplon est engorgée tous les jours et cela sera encore accentué dans le futur en tenant compte des projets en cours ou à réaliser (Pré à Djeva, Les Semilles). Un moratoire sur les constructions ainsi que la densification du centre-ville (sans verdissement) serait une solution.</p> <p>De plus, la priorisation en C de la liaison Avenue du Simplon-rue des Saphirs surprend. Une priorisation en A permettrait de délester une partie du trafic du Simplon, bien que cela ne résoudrait pas tous les problèmes. Les mesures de développement pourraient ensuite être envisagées.</p>	
<p><u>Réponse :</u> L'Agglomération remercie ce citoyen pour son retour. Ces informations ont été transmises à la Commune de Monthey à qui incombe la charge de planification communale.</p>		

Mobilité	Mise en œuvre des mesures	13
Pro Velo	<p>Notre association fait toutefois le constat que les mesures bénéficiant d'un cofinancement fédéral des générations précédentes sont mises en œuvre tardivement. Nous pouvons citer la mesure de requalification de la RC 302 - projet Muraz Sud, mis à l'enquête publique début décembre 2024 pour des travaux devant débiter en 2025 pour pouvoir recevoir la participation de la Confédération. Ce point a d'ailleurs été relevé par la Conseillère d'Etat Christelle Luisier Brodard lors de son discours le 6 mars pour la présentation publique du projet PA-5. Cette réflexion concerne d'une manière générale la Suisse romande.</p> <p>Cela nous amène à craindre que la Confédération pénalise à nouveau le PA5 du Chablais en réduisant le taux de cofinancement (application d'une réduction de 5 points de pourcentage sanctionnant le manque de mise en œuvre).</p>	
<p><u>Réponse</u> : Des efforts sont faits pour améliorer la mise en œuvre des mesures. Un outil a été déployé pour assurer le monitoring de toutes les mesures des différentes générations de projets. Certaines mesures se réalisent tardivement du fait des nombreuses contraintes, des parties prenantes (oppositions par exemple) ainsi que pour des questions budgétaires.</p> <p>Concernant l'évaluation du projet d'agglomération et sa potentielle pénalisation due aux retards de réalisation, les directives concernant les projets d'agglomération ont évoluées entre le PA4 et le PA5. La réduction de 5 points de pourcentage ne se fera pas. Dans le cadre de l'évaluation des projets, une autre manière de procéder et de prendre en compte la mise en œuvre est attendue.</p>		

Mobilité	Mise en œuvre des mesures PA3	14
Pro Velo	<p>La P.MD.B.6 (Mesure partielle : Réaménagement modes doux de la rue des Marmettes à Monthey) s'inscrit selon la fiche de mesure en prolongement de la rue du Monthéolo.</p> <p>La Ville de Monthey a construit un jardin de la circulation et un pump track dans la zone sportive du Verney. Le tracé pour rejoindre ce site depuis les écoles (Vieux-Collège, Mabillon, Collège de l'Europe) emprunte la rue du Monthéolo qui ne fait pas partie des mesures MD du PA. Sur cet axe entre le giratoire sur l'avenue de l'Europe et l'intersection avec le chemin d'Arche, la bande cyclable a été remplacée par un trottoir faisant office de piste cyclable (la largeur est de 1.50 mètre, y compris la bordure de 15 cm (hauteur 10 cm), alors que selon les recommandations du BPA elle devrait être de 2 mètres. La signalisation fait actuellement l'objet d'une mise à l'enquête publique (Bulletin Officiel n°12 du vendredi 21 mars 2025, page 8). Cet aménagement au vu de sa configuration peut être qualifié de plus accidentogène que la bande cyclable en raison de son étroitesse et de la bordure, particulièrement pour des cyclistes peu expérimentés.</p> <p>La largeur de la chaussée de la route de 7 mètres aurait permis la réalisation d'une véritable piste cyclable (2 m de large).</p>	
<p><u>Réponse</u> : Le secteur Ouest de la rue du Monthéolo (giratoire de l'Europe-Av. du Crochetan) est une mesure d'agglomération du PA4-PDi qui sera mise en œuvre dans les délais (démarrage des travaux envisagé en 2027). Elle est liée au complexe scolaire du Mabillon.</p> <p>La partie Est de la Rue du Monthéolo est aussi en partie une mesure d'Agglomération. L'ancienne bande cyclable est transformée en piste cyclable et le régime de vitesse sera adapté (VSS 40 201). Le croisement de 2 camions avec un vélo sur la piste cyclable a servi de base au calcul et la largeur du passage inférieur a été la contrainte pour la largeur de piste cyclable. En raison du nombre relativement élevé de camions transitant sur cette route, il est préférable d'avoir une piste cyclable qu'une bande cyclable.</p>		

Mobilité	Mobilité douce	15
Pro Velo	<p>Le projet de piste cyclable Aigle-Bex s'arrête à Bex alors qu'une continuation en direction du Valais est appropriée et nécessaire, qui plus est avec l'extension de l'Agglo aux communes de Lavey-Morcles et de St-Maurice. Ce tronçon aurait dû figurer dans le PA5, ce d'autant plus qu'un large trottoir existe en direction du Valais jusqu'à l'entrée de l'autoroute et que sur l'autre chaussée un trottoir moins large est aussi existant depuis le pont sur le Rhône jusqu'au giratoire à l'entrée de Bex. Le gabarit de la chaussée permet une requalification aisée.</p> <p>A propos de la piste cyclable Aigle-Bex, nous nous étonnons que le tronçon Aigle-Ollon (liaison cyclable intercommunale P.MD.C.2) soit proposé à l'horizon C et présenté comme une nouvelle mesure alors que le tronçon Ollon-Bex était à l'horizon A dans le PA4 quand bien même le trafic cyclable est plus intense sur l'axe Aigle-Ollon. La réalisation de la piste cyclable Aigle-Ollon est conditionnée au déplacement de la voie de l'AOMC. Les travaux pourraient être réalisés en parallèle.</p>	
<p><u>Réponse :</u> Cet axe est inscrit dans la stratégie du projet d'Agglomération. Sa pertinence pour une mesure d'agglomération sera réévaluée dans un prochain projet d'agglomération. Aucune mesure n'est prévue pour l'horizon PA5-PDi. Le tronçon de piste cyclable Aigle-Ollon a été abandonné dans le PA2 et repriorisé en C dans le PA5. Ce tronçon était étroitement lié au projet de déplacements des rails des TPC. Ces derniers renoncent à ce projet ferroviaire, impactant la mesure car le tracé doit être complètement revu. La maturité de la mesure devient insuffisante, indépendamment des volontés du Canton de Vaud.</p>		

Mobilité	Priorisation mesures	16
Pro Velo	<p>Nous relevons que la liaison cyclable inter-agglo Rennaz-Aigle, tronçon Yvorne - Aigle est une mesure A alors que le réaménagement du chemin des Lieugex à Aigle est une mesure B.</p> <p>Ce tronçon long de 6 kilomètres selon le descriptif devrait être prioritaire aux intersections avec d'autres chemins agricoles, ceci afin de constituer une « autoroute » verte. Le réaménagement du chemin des Lieugex à Aigle nous paraît de même priorité que le tronçon Yvorne-Aigle. Cette remarque est justifiée par le fait que le cheminement empruntera le chemin agricole longeant la voie CFF dont le point de départ est justement le chemin des Lieugex, puis le chemin des Ponts. Cela est incohérent dans la constitution et continuation du réseau, ce d'autant plus que le chemin des Lieugex va devenir un axe de pénétrante en raison du futur embranchement sur la RC 780 par le chemin de Pré-d'Emoz qui ne sera plus une route de déserte de quartier.</p>	
<p><u>Réponse :</u> Le chemin des Lieugex est une mesure communale qui dépend d'un calendrier et d'une planification globale. Les priorités des mesures sont fixées en fonction de plusieurs critères comme par exemple le niveau de maturité (avancement des réflexions sur le projet) de la mesure.</p>		

Mobilité	Mobilité douce	17
Pro Velo	<p>Nous saluons le remplacement de la passerelle CIMO par une passerelle mobilité douce correspondant aux normes. L'emplacement de la passerelle au-dessus du Rhône secteur Gryonne nous questionne. En effet elle sera située 300 mètres en aval de l'actuelle (Cimo) alors que le nouveau franchissement devrait permettre de relier notamment le site chimique à la ZI de Bex pour la mobilité douce quotidienne. Selon la mesure anticipée (MA) R3 MAGI, le cheminement en rive droite du fleuve est réservé à la MD de loisirs, avec un sol perméable. Selon le projet de mobilité MAGI, le revêtement devrait être en dur depuis cette traversée jusqu'en remontée en rive droite de la Gryonne pour rejoindre la route menant à l'aérodrome des Placettes. Si le revêtement réalisé devait être finalement en matériaux graveleux (ERE - OFEV), ce tronçon non asphalté pourrait dissuader certains usagers pendulaires (MDQ) à le fréquenter.</p>	
<p><u>Réponse</u> : L'emplacement de la passerelle de la Gryonne se fait en coordination avec le projet Rhône 3. En raison des contraintes – notamment hydrauliques, d'adéquation à la mobilité régionale et du fait de la largeur du lit dans le secteur – la passerelle a dû être déplacée.</p> <p>La situation de la MAGI (Grandes Iles), avec un sol perméable en rive droite du Rhône, est provisoire jusqu'à la finalisation du projet Rhône 3 dans le secteur par la Mesure prioritaire du Chablais (projet actuellement en consultation auprès de la Confédération). Dans ce dernier projet, en cohérence avec le projet d'agglomération, les rives du Rhône entre la Gryonne et SATOM SA sont prévues en asphalté (RR1). Ce projet prévoit que le tronçon Passerelle Gryonne - jusqu'en remontée en rive droite de la Gryonne (direction aérodrome des Placettes) soit aussi équipé en dur.</p>		

Mobilité	Plan de mobilité	18
Pro Velo	<p>Pour les communes de l'Agglo qui n'ont pas encore fait de Plan de mobilité, un tel plan est à réaliser prioritairement et dans les plus brefs délais, ceci à titre d'exemplarité.</p>	
<p><u>Réponse</u> : L'Agglomération transmet cette information aux communes. Des démarches de plans de mobilité au sein des entreprises établies dans la région sont en cours en coordination avec Chablais Région. A partir de 50 employés, les RCCZ et les RPACom exigent des plans de mobilité entreprises.</p>		

Mobilité	Stationnement	19
Pro Vélo	<p>Par rapport aux mesures GM.8 (Harmonisation des règlements communaux de stationnement sur fonds privés) et GM.9 (Harmonisation des règlements communaux de stationnement sur fonds publics) nous nous permettons aussi de revenir sur la nécessité d'intégrer les normes VSS pour le stationnement des vélos conformément, pour les communes vaudoises, à l'art. 40A du règlement d'application de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (Détermination des besoins et choix de l'emplacement des aménagements de stationnement pour vélos et Conception des aménagements de stationnement pour vélos).</p> <p>Récemment notre association a systématiquement dû faire des oppositions lors de la mise à l'enquête publique du PACom par les communes vaudoises et formuler des remarques lors de l'information publique de révision du PAZ/RCCZ des communes valaisannes ou de déjà les inviter à les faire figurer en anticipation d'une future révision.</p> <p>Il convient de relever que les communes ne sont guère proactives en la matière et n'anticipent pas la mise à disposition du stationnement vélo. Elles pourraient déjà à ce stade l'exiger lors du dépôt de dossiers de constructions pour la mise à l'enquête publique.</p>	
<p><u>Réponse</u> : Des rappels sont régulièrement faits lors des séances de travail technique. Ce PA5 a permis d'inscrire les normes VSS pour le stationnement voiture pour les mesures d'urbanisation.</p> <p>Dans le Canton du Valais, au contraire de celui de Vaud, il n'est pas obligatoire d'intégrer les normes VSS pour les stationnements vélos. Les Communes ne souhaitent pas le rendre obligatoire car cela est contraignant tant sur le nombre que sur la qualité. Ces exigences pourront être rediscutées avec les communes dans le cadre d'un prochain PA.</p>		

<b>Mobilité</b>	<b>Financement</b>	<b>20</b>
Pro Velo	Notre association recommande la création d'un fonds de financement commun à alimenter annuellement par les communes de l'Agglo afin de permettre la réalisation des projets supra communaux et qui sont d'une importance primordiale. Ce point devrait être facilement possible à mettre en place au vu du mode de prise en charge du déficit du bus d'agglomération Mobi Chablais qui peut servir de modèle.	
<u>Réponse</u> : Cette proposition a été transmise aux communes.		

<b>Mobilité</b>	<b>Coordination</b>	<b>21</b>
Pro Velo	Comme nous l'avons suggéré à maintes reprises et comme le mentionne la LVC, la LATC (VD) ou LTPMD (VS) il conviendrait que notre association soit consultée au préalable pour l'élaboration des projets.	
<u>Réponse</u> : L'association Pro Velo a été conviée et a participé aux différents ateliers participatifs organisés par Chablais Agglo en 2023 pour la définition de la stratégie du PA5 qui a permis de fixer les grandes orientations et priorités du projet.		

<b>Mobilité</b>	<b>Mobilité douce</b>	<b>22</b>
Pro Velo	Nous nous permettons de rappeler que les plans des réseaux, existants ou en projet, de voies cyclables pour la vie quotidienne et les loisirs doivent être réalisés dans les 5 ans (échéance) suivant l'entrée en vigueur (01.01.2023) de la loi LVC (article 19, alinéa 1, lettre a) alors que nous sommes bientôt à mi-chemin de cette période.	
<u>Réponse</u> : L'Agglomération en prend bonne note et souligne que tout est mis en œuvre pour réaliser ces plans dans les délais en collaboration avec les deux cantons.		

<b>Mobilité</b>	<b>Mobilité douce</b>	<b>23</b>
Pro Vélo	Pro Velo Chablais restera particulièrement attentive lors de la mise à l'enquête publique des projets, entre autres la voie verte mode doux entre le centre-ville et le centre d'entretien CFF à Aigle et la passerelle au-dessus du Rhône secteur Charbonnière, et cas échéant ne manquera pas de faire des remarques voire des oppositions, ceci dans un but constructif et d'amélioration des aménagements cyclables que ce soit en lien avec le réseau et/ou le stationnement.	
<u>Réponse</u> : L'information est transmise aux différents maîtres d'ouvrage.		

Urbanisation	Habitant/emploi	24
<p>Conseiller général, Collombey-Muraz</p>	<p>Le rapport décrit un objectif de 0.5 emploi/habitant (sans validation poussée) et comment limiter l'impact découlant de cette vision. Pourquoi des éléments supplémentaires ne sont pas pris en compte pour définir ce nombre tel que le vieillissement de la population, le taux de chômage, .... Il semble raisonnable de questionner si ce taux n'est pas simplement supérieur au besoin de la population.</p> <p>Il serait nécessaire d'oser formuler une limite physique comme elle interviendra un jour ou l'autre.</p> <p>Collombey-Muraz est souvent cité comme un exemple de cité dortoir alors que nombreuses communes proches de pôles économiques ont un taux bien plus faible, bien que mieux considérées. Le départ de Tamoil est considéré comme ayant un fort impact sur les emplois de la région alors qu'il a fallu moins de 4 ans pour le compenser.</p>	
<p><u>Réponse :</u></p> <p>Premièrement, le ratio de 0.5 emploi/habitant correspond à une moyenne Suisse. Deuxièmement, ce ratio est adapté à la dynamique de la Région où beaucoup de personnes des vallées latérales descendent travailler dans l'agglomération. L'agglomération doit donc accueillir des emplois pour tenir compte des zones résidentielles alentours. Le nombre d'emploi/habitant atteint 0.46 en 2021 dans l'agglomération (contre 0.51 en 2017), la croissance de l'emploi ne suivant pas celle de la population. Ceci questionne un enjeu identifié depuis le PA3 de rester au-dessus de 0.5. Alors que l'agglomération fonctionne comme bassin d'emploi régional, il est important de stabiliser le ratio emploi/habitant et même de le réaugmenter.</p> <p>De manière générale, un ratio plus élevé d'emploi par habitant permet de limiter le trafic de transit en équilibrant les flux domicile-travail et en réduisant le trafic quotidien en entrée/sortie dans l'agglomération. Dans le cas de l'Agglomération du Chablais, les répercussions négatives du trafic se font fortement ressentir et il convient de les maîtriser. L'augmentation du nombre d'emplois permet également des revenus économiques pour les Communes. Toutefois, le but d'un projet d'agglomération est de coordonner le développement de l'urbanisation avec la mobilité et l'environnement dans le but de maintenir un cadre de vie de qualité.</p>		

Energie	Méthode de calcul	25
Conseiller général, Collombey-Muraz	<p>La vision énergétique de l'agglomération est trop idéaliste et technophile (chapitre sur l'énergie, volet 1). La couverture des besoins énergétiques est tout simplement calculée en prenant en comparant l'intégration de la consommation et de la production sur l'année en balayant les problèmes de stochasticité ainsi que les variations durant l'année.</p> <p>De manière générale, un scénario plus sobre pour une meilleure résilience serait à élaborer pour préserver ses terres, sa nature et sa souveraineté.</p>	
<p><u>Réponse :</u></p> <p>Merci beaucoup pour votre remarque pertinente. Elle soulève des questions importantes sur la façon dont le projet d'agglomération aborde les enjeux énergétiques et la résilience du territoire.</p> <p>Concernant les calculs énergétiques présentés dans le PA5, la consommation a été modélisée à partir des données du RegBL, en tenant compte d'un maximum de paramètres comme l'âge des bâtiments, leur état de rénovation, leur fonction, et la surface chauffée. Il existe bien sûr toujours une part d'incertitude dans ce type d'exercice, mais nous avons calibré les résultats grâce à des données précises, notamment sur la base d'agents énergétiques connus précisément comme la consommation de gaz, ce qui a permis une calibration globale.</p> <p>Le potentiel de production d'énergie a été évalué sur la base de données les plus fiables possibles. Par exemple, pour le photovoltaïque, seuls les toits bien exposés et suffisamment grands (&gt; 10 m<sup>2</sup>) ont été considérés. Pour le solaire thermique, le potentiel retenu concerne uniquement les usages économiquement viables, comme la production d'eau chaude sanitaire. Nous avons volontairement exclu les surfaces peu adaptées ou sensibles du point de vue paysager (comme les champs agricoles), afin de préserver au maximum le territoire. Il convient aussi de souligner l'apport très important de SATOM SA, qui contribue de manière significative et intelligente à la résilience énergétique régionale.</p> <p>Il est vrai que le bilan global est présenté sur une base annuelle, ce qui ne permet pas de refléter entièrement les variations saisonnières entre la production et la consommation. Cela dit, il y a indication du potentiel de réduction des besoins par l'isolation des bâtiments (seuls les non-protégés d'avant 1990 ont été considérés), ainsi que du besoin de production photovoltaïque en hiver pour couvrir les besoins des pompes à chaleur à cette époque de l'année. Cela va dans le sens encouragé actuellement : installer une surface qui produit trop en été (éventuellement plafonnée par le distributeur d'électricité) mais davantage à l'entre-saison et en hiver et / ou en façade. Mais on rentre là dans des détails de réalisation qui ne sont pas traités à l'échelle de l'Agglomération du Chablais.</p> <p>Enfin, votre appel à davantage de sobriété est tout à fait justifié, et nous en partageons l'objectif. Il est toutefois nécessaire de clarifier ce que cela recouvre concrètement : s'agit-il de réduire la consommation ? De limiter la production locale ? Ou de modifier nos usages et nos comportements ? Beaucoup de ces leviers, comme la réduction de la surface chauffée par habitant ou la rénovation massive du bâti, relèvent de dynamiques de long terme, complexes et souvent coûteuses. Ce sont des défis collectifs, impliquant des changements sociétaux qu'il faudra relever au-delà du cadre du PA5.</p>		

Général	Mise en œuvre	26
Monthey, commission Edilité, Urbanisme et Agglomération	Un premier problème réside dans le fait que bien que le projet soit au niveau PA5-PDI, de diverses mesures précédentes n'ont pas pu être réalisées faute de moyen de subvention ou car ils ne relevaient pas de la plus grande priorité. Ainsi, les mesures non-appliquées vont se répercuter sur la suite du projet, gelant au passage, le financement prévu pour les mesures suivantes.	
<p><u>Réponse</u> : Les mesures choisies découlent des planifications communales. La mise en œuvre des précédents projets d'agglomération pourra péjorer le projet d'agglomération mais ne gèlera en aucun cas le financement prévu. Les diverses mesures des PA précédents non réalisées découlent de changement de stratégie, de retard de mise en œuvre de mesure supérieure (ex. la sécurisation du tracé de l'AOMC). Les cofinancements de ces mesures étaient cependant disponibles et dans certains cas, ont pu être transformés pour d'autres mesures.</p>		

Général	Mise en œuvre	27
Monthey, commission Edilité, Urbanisme et Agglomération	Un deuxième problème éventuel concerne l'acceptation du projet aux yeux des citoyens et des entreprises présentes sur le territoire délimité. En effet, sans l'aval de la population et le co-financement qu'il soit communal, cantonal et fédéral le projet n'aboutira pas.	
<p><u>Réponse</u> : Au stade de la définition du projet et des différentes stratégies, plusieurs ateliers participatifs élargis ont été organisés en présence d'associations de commerçants comme l'ARTCOM. Chablais Agglo a à cœur de renforcer l'implication de la population, la visibilité et l'intérêt de l'Agglomération aux yeux de la population. Les projets inscrits dans le PA5-PDi sont tous à des stades d'avancement amont (avant-projet ou projet). Les communes ont encore le temps d'impliquer la population sur ces projets afin d'améliorer leur taux d'acceptation.</p>		

Général	Mise en œuvre	28
Monthey, commission Edilité, Urbanisme et Agglomération	Premièrement, les communes doivent accepter ce projet, ce qui peut conduire à des choix difficiles en termes de priorité ou alors, si le projet est accepté, une hausse potentielle des taxes sur les citoyens résidents dans cette zone pourrait survenir.	
<p><u>Réponse</u> : Les mesures inscrites dans le PA5-PDi sont amenées par les communes selon leurs planifications et leurs calendriers d'investissement. Les citoyens ne devraient pas subir de potentielles hausses des taxes en raison de ces mesures de projet d'agglomération. Les mesures inscrites doivent faire partie des planifications à moyen terme d'une commune et être prévues dans la limite des capacités financières de la dite commune.</p>		

Général	Mise en œuvre	29
Monthey, commission Edilité, Urbanisme et Agglomération	Un troisième problème réside dans la possibilité d'une surdensification, car des quartiers qui se seraient développés trop subitement, sans pour autant qu'ils soient accompagnés par la création d'espaces verts, espaces de commerces ou de lieux de détente pourraient se voir devenir impersonnels et peu attractifs pour de potentiels futurs résidents	
<u>Réponse</u> : Le PA5-PDi intègre la nature en ville et le paysage de manière transversale aux mesures d'urbanisation ce qui permet d'éviter cette problématique dans les développements futurs.		

Général	Mise en œuvre	30
Monthey, commission Edilité, Urbanisme et Agglomération	<p>Le projet ou les projets de Chablais Agglo présente une vision très ambitieuse et des opportunités réelles pour Monthey, mais sa réalisation dépendra de la capacité des acteurs locaux à anticiper et gérer tous ces différents défis.</p> <p>Une communication claire avec la population et une planification équilibrée entre le développement économique et qualité de vie, ainsi qu'une gouvernance efficace seront essentielles pour la réussite de ce projet.</p>	
<p><u>Réponse</u> : Le projet d'agglomération demande une planification financière des communes aux différents horizons des projets. La coordination entre les différents acteurs permet d'anticiper et gérer les défis. Le projet d'agglomération vise à une planification équilibrée entre le développement économique et la qualité de vie.</p> <p>L'Agglomération souhaite améliorer sa communication envers les élus et la population.</p>		





Chablais Agglo  
c/o Chablais Région  
Place du Marché 1  
1860 Aigle



**Notre réf.** SDT / Projet d'agglomération / C. Egger  
**Votre réf.** G. Devaud / A. Fiorucci

Date **11 JUIN 2025**

### Validation du Projet d'agglomération 5<sup>e</sup> génération (PA5) du Chablais

Monsieur le Président,  
Madame, Monsieur,

En conformité avec les exigences de la Confédération dans sa politique des agglomérations (AggloPol), nous avons le plaisir de vous informer que le Conseil d'Etat soutient les Communes de Saint-Maurice, Massongex, Monthey et Collombey-Muraz dans l'intérêt manifesté et dans les démarches à entreprendre pour mener à bien ce projet d'agglomération 5<sup>e</sup> génération.

Le Conseil d'Etat atteste que les mesures d'urbanisation, de mobilité et de paysage/environnement de ce projet sont cohérentes avec le Plan Directeur cantonal (PDC) approuvé par le Conseil fédéral le 1<sup>er</sup> mai 2019.

L'accord sur les prestations entre la Confédération et le Canton sera élaboré et signé après l'examen du projet par la Confédération. L'accord complémentaire entre le Canton et les Communes se fera également après cette évaluation. Il est à noter que la part cantonale de financement des mesures sera soumise aux disponibilités budgétaires.

Les engagements formulés dans les articles 2, 9 et 10 de la « *convention pour l'établissement et la mise en œuvre commune du Projet d'agglomération et du Plan Directeur intercommunal de l'agglomération du Chablais* » se font sous réserve des disponibilités budgétaires du Canton.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat félicite l'ensemble des acteurs concernés dans l'élaboration de ce projet et les remercie pour leur collaboration.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, Madame, Monsieur, à l'expression de nos sentiments distingués.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président

  
Mathias Reynard



La chancelière

  
Monique Albrecht



**P.P.** CH-1951  
Sion

**A**-PRIORITY Poste CH SA

Chablais Agglo  
c/o Chablais Région  
Place du Marché 1  
1860 Aigle



Notre réf. SDT / Plan Directeur intercommunal / C. Egger  
Votre réf. G. Devaud / A. Fiorucci

Date **11 JUIN 2025**

### Approbation du Plan Directeur intercommunal (PDi) du Chablais

Monsieur le Président,  
Madame, Monsieur,

En conformité avec la Loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (art. 20, al. 3 LcAT), nous avons le plaisir de vous informer que le Conseil d'Etat approuve le Plan Directeur intercommunal (PDi) réalisé par les Communes de Saint-Maurice, Massongex, Monthey et Collombey-Muraz.

Le Conseil d'Etat confirme que le contenu du PDi est conforme au Plan Directeur cantonal (PDC) approuvé par le Conseil fédéral le 1<sup>er</sup> mai 2019. Il s'engage, avec les Communes valaisannes de l'agglomération du Chablais, à tenir compte de cette planification dans « *l'élaboration des études de base et des plans sectoriels qui montrent dans les grandes lignes l'état et les options générales de l'aménagement du territoire* » (art. 4, al. 2 LcAT) sous réserves des conditions suivantes pour la suite de la planification :

- Conformément à la fiche C.4 du PDC, il est attendu que les communes définissent, en collaboration avec le canton et l'Antenne régionale, la fonction, la localisation et la délimitation de leurs zones d'activités économiques sur la base d'une analyse des besoins et d'une stratégie régionale et, si nécessaire, élaborent un PDi. Concernant l'aspect quantitatif, l'avant-projet de la fiche de coordination C.4 qui est actuellement à l'enquête publique, définit un cadre que nous vous invitons à respecter, quand bien même elle n'a pas force tant que le Grand Conseil ne l'a pas adoptée (prévu en novembre 2025). Les zones d'activités économiques (ZAE) devront faire l'objet d'une pesée d'intérêts complète qui démontre comment ces activités ayant des incidences sur l'organisation du territoire sont coordonnées (spatialisation) à l'échelle régionale. Dans la mesure où vous travaillez avec l'outil du PDi, nous ne pouvons que vous recommander de poursuivre vos réflexions et décisions à l'aide de cet outil. Le rapport 47 OAT qui accompagnera la révision des plans d'affectation des zones (PAZ) des Communes en fera mention.
- Conformément à la fiche A.2 du PDC, les surfaces d'assolement (SDA) devront également faire l'objet d'une analyse détaillée et aboutir à une pesée des intérêts à l'échelle régionale. Pour les mesures qui ont une emprise sur les SDA, les Communes devront en justifier le besoin et la localisation, en démontrant que celle-ci sont optimisées et impactent le moins possible les SDA. De plus, l'emprise de ces mesures sur les SDA devra être compensée.
- De plus, en réaction à la pression très forte exercée sur les terres agricoles, une coordination rigoureuse de la planification et de la réalisation des mesures devra être établie avec les planifications agricoles à réaliser dans les secteurs concernés de la plaine, afin de minimiser les impacts négatifs sur les surfaces agricoles et de les préserver, tant quantitativement que qualitativement. Ces planifications agricoles seront intégrées au PDi.

- De manière générale, le Conseil d'Etat rend les Communes attentives au fait que le PDi, tel qu'il est présenté et associé avec le projet d'agglomération 5<sup>e</sup> génération, ne tient pas compte de la totalité du territoire de certaines Communes. Il rappelle qu'il est toutefois nécessaire de considérer la totalité du territoire de chaque Commune pour les thématiques qui nécessitent une réflexion à l'échelle régionale en prévision de la révision des PAZ.

Dans l'éventualité d'une extension de la zone à bâtir dévolue à l'habitat dans la révision de leur PAZ, nous rappelons que les Communes devront poursuivre leur réflexion à l'échelle régionale sur ce sujet également

Les engagements formulés dans les articles 2, 9 et 10 de la « convention pour l'établissement et la mise en œuvre commune du Projet d'agglomération et du Plan Directeur intercommunal de l'agglomération du Chablais » se font sous réserve des disponibilités budgétaires du Canton.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat félicite l'ensemble des acteurs concernés dans l'élaboration de ce projet les remercie pour leur collaboration. Il encourage vivement les Communes à poursuivre l'élaboration du PDi en ce qui concerne les ZAE.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, Madame, Monsieur, à l'expression de nos sentiments distingués.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président



Mathias Reynard



La chancelière



Monique Albrecht

Copie à Service du développement territorial (SDT)

## DECISION DU CONSEIL D'ETAT

Séance du 28 mai 2025

Présidence de Mme Christelle Luisier Brodard, présidente

Sur proposition du DITS

LE CONSEIL D'ETAT DECIDE :

- de valider le projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération de l'agglomération yverdonnoise ;
- de valider le projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération de l'agglomération du Chablais et la convention de mise en œuvre commune et de déléguer leur signature à la Cheffe du Département des institutions, du territoire et du sport, en sa qualité de membre du Comité de pilotage Chablais Agglo ;
- de valider le projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération de l'agglomération Grand Genève et sa synthèse, et de déléguer sa signature à la Cheffe du Département des institutions, du territoire et du sport, en sa qualité de vice-présidente de l'agglomération Grand Genève.

Extrait conforme, l'atteste  
LE CHANCELIER



Michel Staffoni



La Municipalité d'Aigle  
Place du Marché 1  
Case postale  
CH-1860 Aigle  
Tél. +41 (0)24 468 41 11  
administration@aigle.ch  
www.aigle.ch

Administration générale / Secrétariat municipal  
N/réf. GD/sc

Chablais Région  
Place du Marché 1  
1860 Aigle

REÇU le  
05 MAI 2025

Aigle, le 30 avril 2025

## ADOPTION DU VOLET OPERATIONNEL DU PA5-PDI DE CHABLAIS AGGLO

Madame, Monsieur,

Nous accusons réception de votre courrier électronique du 15 avril 2025, lequel a retenu toute notre attention.

Ainsi, avons-nous l'avantage de vous communiquer la prise de position suivante :

### Description

L'ensemble des remarques émises par les communes et les cantons sur le PA5-PDI ont été prises en compte, permettant d'adapter le document avant sa mise en consultation, qui s'est tenue du 1er au 30 mars 2025. Les retours reçus durant cette phase n'ont pas nécessité de modifications majeures du dossier. Des échanges de coordination sont en cours entre le bureau d'agglomération, les communes et les cantons. Lors de sa séance du 4 avril 2025, le COPIL de Chablais Agglo a donné son aval pour engager les différentes étapes de validation communale et cantonale du PA5-PDI.

Selon l'article 20 al. 3 de la LATC, le volet opérationnel du PDI doit être adopté par la Municipalité, alors que le volet stratégique doit être adopté par le législatif communal. Pour des questions de calendrier, il n'est pas possible de faire adopter le volet stratégique par les conseils communaux avant l'envoi du PA5 à la Confédération, au plus tard le 30 juin 2025. Le PA5-PDI sera donc validé en deux temps sur le Canton de Vaud. Du côté valaisan, les législatifs n'interviennent pas dans l'adoption de ces documents.

Le PDI entrera en vigueur une fois que les communes vaudoises de l'agglomération auront adopté le PDI et qu'il sera approuvé par le Conseil d'Etat. L'engagement à la mise en œuvre du PA5 se traduit à travers la décision du COPIL, l'engagement pris en Municipalité, la validation du PA5 par le Conseil d'Etat et la signature de la Convention de mise en œuvre par les cantons et les communes. La signature aura lieu le 18 juin 2025 de 17h à 19h. Il est demandé à la Municipalité de valider le volet opérationnel du PA5-PDI et de s'engager à mettre en œuvre les mesures inscrites dans le PA5-PDI.

Copie :



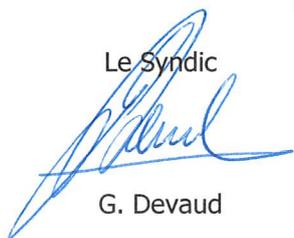
## Décision

La Municipalité adopte le volet opérationnel du PA5-PDI, décide de s'engager à mettre en œuvre le PA5-PDI et valide la Convention pour l'établissement et la mise en œuvre du projet d'agglomération et du plan directeur intercommunal de l'agglomération du Chablais. La Municipalité prend acte qu'une proposition de préavis sera envoyé pour validation du volet stratégique.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

### Au nom de la Municipalité

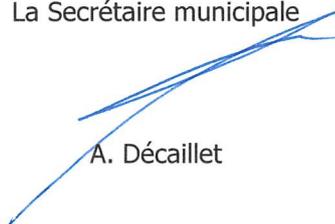
Le Syndic



G. Devaud



La Secrétaire municipale



A. Décaillet

Annexe :  
Copie(s) :



**REÇU le**  
**13 MAI 2025**

Chablais Région – Chablais Agglo  
Mme Aurélie Fiorucci  
Place du Marché 1  
1860 Aigle

PH/10.05.11 - 3732  
A rappeler dans toute correspondance

Bex, le 12 mai 2025

## **Adoption du volet opérationnel du PA5-PDI de Chablais Agglo**

---

Madame,

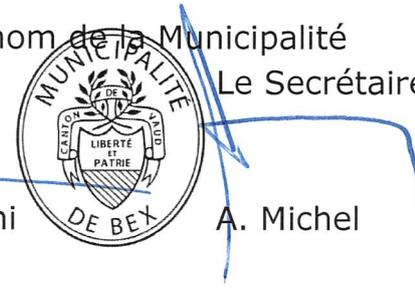
L'ensemble des remarques émises par les communes et les cantons sur le PA5-PDI ont été prises en compte, permettant d'adapter le document avant sa mise en consultation, qui s'est tenue du 1er au 30 mars 2025. Les retours reçus durant cette phase n'ont pas nécessité de modifications majeures du dossier. Des échanges de coordination sont en cours entre le bureau d'agglomération, les communes et les cantons. Lors de sa séance du 4 avril 2025, le COPIL de Chablais Agglo a donné son aval pour engager les différentes étapes de validation communale et cantonale du PA5-PDI.

Selon l'article 20 al. 3 de la LATC, le volet opérationnel du PDI doit être adopté par la Municipalité, alors que le volet stratégique doit être adopté par le législatif communal. Pour des questions de calendrier, il n'est pas possible de faire adopter le volet stratégique par les conseils communaux avant l'envoi du PA5 à la Confédération, au plus tard le 30 juin 2025. Le PA5-PDI sera donc validé en deux temps sur le Canton de Vaud. Du côté valaisan, les législatifs n'interviennent pas dans l'adoption de ces documents.

Le PDI entrera en vigueur une fois que les communes vaudoises de l'agglomération auront adopté le PDI et qu'il sera approuvé par le Conseil d'Etat. L'engagement à la mise en œuvre du PA5 se traduit à travers la décision du COPIL, l'engagement pris en Municipalité, la validation du PA5 par le Conseil d'Etat et la signature de la Convention de mise en œuvre par les cantons et les communes. La signature aura lieu le 18 juin 2025 de 17h à 19h. Il est demandé à la Municipalité de valider le volet opérationnel du PA5-PDi et de s'engager à mettre en œuvre les mesures inscrites dans le PA5-PDi.

Au cours de sa dernière séance, la Municipalité a convenu d'adopter le volet opérationnel du PA5-PDI, de s'engager à mettre en œuvre le PA5-PDI et de valider la Convention pour l'établissement et la mise en œuvre du projet d'agglomération et du plan directeur intercommunal de l'agglomération du Chablais. La Municipalité prend également acte qu'une proposition de préavis sera envoyé pour validation du volet stratégique par le Conseil communal.

Nous vous prions d'agréer, Madame, nos salutations les meilleures.

Au nom de la Municipalité  
Le Syndic :  A. Cherubini  
Le Secrétaire :  A. Michel



The seal of the Municipality of Bex is circular. It features a central shield with a crown on top. The shield is divided into four quadrants, with a cross in the center. The text 'MUNICIPALITE DE BEX' is written around the perimeter of the seal. Inside the shield, the words 'LIBERTE ET PATRIE' are visible.



COLLOMBEY  
MURAZ

Collombey-Muraz, le 12 mai 2025

REÇU le  
15 MAI 2025

Chablais Agglo  
Place du Marché 1  
1860 Aigle

A l'att. de Mme Aurélie Fiorucci

**Adoption du PA5-PDi par la Commune de Collombey-Muraz**

Traité par : Secrétariat municipal - Administration générale  
N/réf. : TUO/mol

Madame,

Vous trouvez en annexe l'extrait signé de la décision du Conseil municipal du 28 avril 2025, par laquelle l'Autorité a adopté le dossier du PA5-PDi et a validé la Convention pour son établissement et sa mise en œuvre.

Nous vous en souhaitons bonne réception et restons à disposition pour tout complément.

Veuillez agréer, Madame, nos salutations distinguées.

Olivier Turin

Président

Laurent Monnet

Secrétaire municipal

Annexe : Ment.

Séance du Conseil municipal du du 28.04.2025  
No 13

## CHABLAIS AGGLO - CONVENTION MISE EN ŒUVRE PA5

---

L'ensemble des remarques émises par les communes et les cantons sur le PA5-PDi ont été prises en compte, permettant d'adapter le document avant sa mise en consultation, qui s'est tenue du 1<sup>er</sup> au 30 mars 2025. Les retours reçus durant cette phase n'ont pas nécessité de modifications majeures du dossier. Des échanges de coordination sont en cours entre le bureau d'agglomération, les communes et les cantons. Lors de sa séance du 4 avril 2025, le COPIL de Chablais Agglo a donné son aval pour engager les différentes étapes de validation communale et cantonale du PA5-PDi.

Le PDi entrera en vigueur une fois que les communes valaisannes de l'agglomération auront adopté le PDi et qu'il sera approuvé par le Conseil d'Etat. L'engagement à la mise en œuvre du PA5 se traduit à travers la décision du COPIL, l'engagement pris en conseil communal, la validation du PA5 par le Conseil d'Etat et la signature de la Convention de mise en œuvre par les cantons et les communes. La signature aura lieu le 18 juin 2025 de 17h à 19h. Il est demandé au Conseil communal de valider le dossier PA5-PDi et de s'engager à mettre en œuvre les mesures inscrites dans le PA5-PDi.

La proposition suivante est **acceptée**

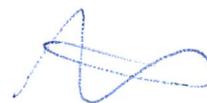
### Proposition n°1

Le Conseil communal adopte le dossier du PA5-PDi, décide de s'engager à mettre en œuvre le PA5-PDi et valide la Convention pour l'établissement et la mise en œuvre du projet d'agglomération et du plan directeur intercommunal de l'agglomération du Chablais.

Le président



Le secrétaire





Commune de  
Lavey-Morcles

La Municipalité

REÇU le  
28 AVR. 2025

Chablais Région  
à l'att. de Mme Aurélie Fiorucci  
Place du Marché 1  
1860 Aigle

ER/Réf. : 4.42.01

Lavey, le 24 avril 2025

## Adoption du volet opérationnel du PA5-PDI de Chablais Agglo

### Description

L'ensemble des remarques émises par les communes et les cantons sur le PA5-PDI ont été prises en compte, permettant d'adapter le document avant sa mise en consultation, qui s'est tenue du 1<sup>er</sup> au 30 mars 2025. Les retours reçus durant cette phase n'ont pas nécessité de modifications majeures du dossier. Des échanges de coordination sont en cours entre le bureau d'agglomération, les communes et les cantons. Lors de sa séance du 4 avril 2025, le COPIL de Chablais Agglo a donné son aval pour engager les différentes étapes de validation communale et cantonale du PA5-PDI.

Selon l'article 20 al. 3 de la LATC, le volet opérationnel du PDI doit être adopté par la Municipalité, alors que le volet stratégique doit être adopté par le législatif communal. Pour des questions de calendrier, il n'est pas possible de faire adopter le volet stratégique par les conseils communaux avant l'envoi du PA5 à la Confédération, au plus tard le 30 juin 2025. Le PA5-PDI sera donc validé en deux temps sur le Canton de Vaud. Du côté valaisan, les législatifs n'interviennent pas dans l'adoption de ces documents.

Le PDI entrera en vigueur une fois que les communes vaudoises de l'agglomération auront adopté le PDI et qu'il sera approuvé par le Conseil d'Etat. L'engagement à la mise en œuvre du PA5 se traduit à travers la décision du COPIL, l'engagement pris en Municipalité, la validation du PA5 par le Conseil d'Etat et la signature de la Convention de mise en œuvre par les cantons et les communes. La signature aura lieu le 18 juin 2025 de 17h à 19h. Il est demandé à la Municipalité de valider le volet opérationnel du PA5-PDI et de s'engager à mettre en œuvre les mesures inscrites dans le PA5-PDI.

### Décision

La Municipalité adopte le volet opérationnel du PA5-PDI, décide de s'engager à mettre en œuvre le PA5-PDI et valide la Convention pour l'établissement et la mise en œuvre du projet d'agglomération et du plan directeur intercommunal de l'agglomération du Chablais.

La Municipalité prend acte qu'une proposition de préavis sera envoyé pour validation du volet stratégique.

**AU NOM DE LA MUNICIPALITE**

**Le Syndic :**

**La Secrétaire :**

  
Mario Da Silva



  
Alexandra Robyr



**Commune de Massongex**

Tél. 024.471.37.12 – info@massongex.ch

[www.massongex.ch](http://www.massongex.ch)

Chablais Agglo  
Madame Aurélie Fiorucci  
Pl. du Marché 1  
1860 Aigle

Affaire traitée par : Sc/Sm

REÇU le  
30 AVR. 2025

Massongex, le 29 avril 2025

### **Adoption du PA5-PDi de Chablais Agglo**

---

Madame,

Nous vous informons que le Conseil municipal a adopté, lors de sa séance du 28 avril 2025, le dossier relatif au PA5-PDi.

Il a ainsi décidé de s'engager dans la mise en œuvre du PA5-PDi et a validé la convention portant sur l'établissement et la mise en œuvre du projet d'agglomération et du plan directeur intercommunal de l'agglomération du Chablais.

Nous vous prions de recevoir, Madame, l'assurance de nos salutations distinguées.

Administration communale  
La Présidente : La Secrétaire :



\\msg-srv2\donnees\conseil\correspondance\2025\20250429\_chablais\_agglo\_adooption\_pa5\_pdi.docx



Ville de Monthey  
Urbanisme, Bâtiments & Constructions  
Hôtel-de-Ville 2 / Cp 512 / 1870 Monthey  
T. 024 475 76 02  
ubc@monthey.ch / www.monthey.ch

Recommandée  
Chablais Agglo  
Mme Aurélie Fiorucci  
Place du Marché 1  
1860 Aigle

Monthey, le 16 mai 2025

REÇU le  
19 MAI 2025

N/réf. MP/gp

### **Approbation du PA5 et du PDi**

Madame,

Nous vous informons qu'en séance du 12 mai 2025, le Conseil communal a pris connaissance et analysé le dossier de l'objet susmentionné.

Le Conseil municipal prend les décisions suivantes, soit :

- il approuve le PA5 et le PDi, tels que validés par le COPIL lors de sa séance du 4 avril 2025;
- il s'engage à mettre en œuvre les mesures inscrites dans le PA5-PDi;
- il charge le président et le secrétaire municipal de signer la convention, le 18 juin 2025.

Par la présente, nous vous prions de recevoir, Madame, nos salutations distinguées.

Au nom du Conseil Municipal

Le Président :  
F. Thétaz

Le Secrétaire :  
S. Schwery



## **AMENAGEMENT, URBANISME & BATIMENTS**

### CHABLAIS AGGLO - APPROBATION DU PA5 ET DU PDI

---

Vu :

- la décision du Conseil municipal, lors de sa séance du 16 décembre 2024, par laquelle :
  - il acceptait la mise en consultation du projet de PA5-PDi;
  - il validait la convention pour l'établissement et la mise en œuvre du PA5 et du PDi, telle que proposée;
- la consultation publique du projet de PA5/PDi qui s'est déroulée sur 30 jours, soit du 1<sup>er</sup> au 30 mars 2025;

constatant que :

- lors du COPIL de Chablais Agglo du 9 février 2023, il a été décidé de réaliser un projet d'agglomération de 5<sup>ème</sup> génération (PA5) et un Plan Directeur intercommunal (PDi);
- conformément à l'art. 20 LcAT, un PDi doit, en principe, être réalisé si un aménagement territorial est susceptible d'avoir des incidences importantes sur le territoire de plusieurs Communes (effets importants sur l'utilisation du sol et l'équipement, flux importants de transport, charge élevée sur l'environnement);
- il a été décidé de réaliser un seul document pour ces 2 démarches (PA5 et PDi);
- un avis de principe a été rendu par les Services cantonaux et la consultation publique a eu lieu;
- l'ensemble des remarques émises par les communes et les cantons sur le PA5-PDi ont été prises en compte, permettant d'adapter le document avant sa mise en consultation;
- les différents organes décisionnels doivent maintenant valider les documents;
- est joint à cette décision le catalogue des mesures ainsi que l'ensemble du dossier validé par le COPIL;

considérant que :

- le COPIL de Chablais Agglo, dont fait partie M. Fabrice THETAZ, président de Ville, a validé le document, lors de la séance du 4 avril 2025;
- il est demandé au Conseil municipal de valider le dossier PA5-PDi et de s'engager à mettre en œuvre les mesures inscrites dans le PA5-PDi;

### **le Conseil municipal prend les décisions suivantes, soit :**

- il approuve le PA5 et le PDi, tels que validés par le COPIL, lors de sa séance du 4 avril 2025;
- il s'engage à mettre en œuvre les mesures inscrites dans le PA5-PDi.

- - -

Copie certifiée conforme  
L'atteste : S. Schwery, secrétaire municipal



Chablais Région  
À l'att. De M. Norbert Zuffrey, Directeur  
Hôtel de Ville  
Place du Marché 1  
1860 Aigle

REÇU le  
01 MAI 2025

Nos réf. ar

Saint-Maurice, le 30 avril 2025

## PA5-PDi – Adoption et convention de mise en œuvre

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> selon entretien                | <input type="checkbox"/> nous a été adressé par erreur               |
| <input checked="" type="checkbox"/> selon votre demande | <input checked="" type="checkbox"/> en retour avec nos remerciements |
| <input type="checkbox"/> selon lettre du                | <input type="checkbox"/> prière de régler / à compléter              |
| -----   | <input type="checkbox"/> à nous retourner une fois l'affaire réglée  |
| <input type="checkbox"/> à titre d'information          | <input type="checkbox"/> prière de nous envoyer les documents        |
| <input type="checkbox"/> pour prise de position         | <input type="checkbox"/> à discuter, svp                             |
| <input type="checkbox"/> à régler directement           | <input type="checkbox"/> prière de rappeler                          |
| <input type="checkbox"/> pour vérification              | -----  |
| <input type="checkbox"/> pour signature / visa          | <input type="checkbox"/> prière de transmettre à                     |
| <input checked="" type="checkbox"/> pour vos dossiers   | -----  |

Concerne / Remarques :

Validé lors de la séance du Conseil municipal du 23 avril 2025.

Avec nos meilleures salutations.

Pour les communes valaisannes de Chablais Agglo : Collombey-Muraz, Massongex,  
Monthey, St-Maurice.

## **ADOPTION DU PA5-PDI DE CHABLAIS AGGLO**

### **Description**

L'ensemble des remarques émises par les communes et les cantons sur le PA5-PDi ont été prises en compte, permettant d'adapter le document avant sa mise en consultation, qui s'est tenue du 1<sup>er</sup> au 30 mars 2025. Les retours reçus durant cette phase n'ont pas nécessité de modifications majeures du dossier. Des échanges de coordination sont en cours entre le bureau d'agglomération, les communes et les cantons. Lors de sa séance du 4 avril 2025, le COPIL de Chablais Agglo a donné son aval pour engager les différentes étapes de validation communale et cantonale du PA5-PDi.

Le PDi entrera en vigueur une fois que les communes valaisannes de l'agglomération auront adopté le PDi et qu'il sera approuvé par le Conseil d'Etat. L'engagement à la mise en œuvre du PA5 se traduit à travers la décision du COPIL, l'engagement pris en conseil communal, la validation du PA5 par le Conseil d'Etat et la signature de la Convention de mise en œuvre par les cantons et les communes. La signature aura lieu le 18 juin 2025 de 17h à 19h. Il est demandé au Conseil communal de valider le dossier PA5-PDi et de s'engager à mettre en œuvre les mesures inscrites dans le PA5-PDi.

### **Décision**

Le Conseil communal adopte le dossier du PA5-PDi, décide de s'engager à mettre en œuvre le PA5-PDI et valide la Convention pour l'établissement et la mise en œuvre du projet d'agglomération et du plan directeur intercommunal de l'agglomération du Chablais.

Signatures

**Commune de Saint-Maurice**  
Président  
Secrétaire





LA MUNICIPALITÉ  
SERVICE DE L'URBANISME

REÇU le  
25 AVR. 2025

Ollon, le 24 avril 2025/MPA/cl

**CHABLAIS REGION ET AGGLO**  
Madame Aurélie **FIORUCCI**  
Place du Marché 1  
1860 **AIGLE**

Affaire traitée par M. N. Croci Torti, Mpl

### **ADOPTION DU VOLET OPERATIONNEL DU PA5-PDI DE CHABLAIS AGGLO**

Madame,

L'ensemble des remarques émises par les Communes et les Cantons sur le PA5-PDI ont été prises en compte, permettant d'adapter le document avant sa mise en consultation, qui s'est tenue du 1<sup>er</sup> au 30 mars 2025. Les retours reçus durant cette phase n'ont pas nécessité de modifications majeures du dossier. Des échanges de coordination sont en cours entre le bureau d'agglomération, les Communes et les Cantons. Lors de sa séance du 4 avril 2025, le COPIL de Chablais Agglo a donné son aval pour engager les différentes étapes de validation communale et cantonale du PA5-PDI.

Selon l'article 20 al. 3 de la LATC, le volet opérationnel du PDI doit être adopté par la Municipalité, alors que le volet stratégique doit être accepté par le Législatif communal. Pour des questions de calendrier, il n'est pas possible d'approuver le volet stratégique par les Conseils communaux avant l'envoi du PA5 à la Confédération, au plus tard le 30 juin 2025. Le PA5-PDI sera donc validé en deux temps sur le Canton de Vaud. Du côté valaisan, les organes délibérants n'interviennent pas dans l'adoption de ces documents.

Le PDI entrera en vigueur une fois que les Communes vaudoises de l'agglomération l'auront adopté et qu'il sera approuvé par le Conseil d'Etat. L'engagement à la mise en œuvre du PA5 se traduit à travers la décision du COPIL, l'engagement pris en Municipalité, la validation du PA5 par le Conseil d'Etat et la signature de la Convention appliquée par les Cantons et les Communes. Cette dernière aura lieu le 18 juin 2025 de 17h00 à 19h00. Il est demandé à la Municipalité de valider le volet opérationnel du PA5-PDI et de s'engager à y mettre en œuvre les mesures inscrites.

./.

L'Exécutif adopte le volet opérationnel du PA5-PDI, décide de s'engager à le mettre en œuvre et accepte la Convention pour l'établissement et la réalisation du projet d'agglomération et du plan directeur intercommunal de l'agglomération du Chablais.

Elle prend également acte qu'une proposition de préavis sera envoyé pour validation du volet stratégique.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous adressons, Madame, nos salutations distinguées.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic :

P. Turrian



Le Secrétaire :

Ph. Amevet





**CONVENTION  
POUR L'ÉTABLISSEMENT ET LA MISE EN ŒUVRE COMMUNE  
DU PROJET D'AGGLOMERATION ET  
DU PLAN DIRECTEUR INTERCOMMUNAL DE L'AGGLOMÉRATION DU CHABLAIS**

**ÉTABLIE ENTRE**

**L'ÉTAT DE VAUD**

Représenté par Mme Christelle Luisier Brodard, Cheffe du Département des finances, du territoire et du sport, Présidente du Conseil d'Etat

**L'ÉTAT DU VALAIS**

Représenté par M. Franz Ruppen, Chef du Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement, Conseiller d'Etat

**LES COMMUNES VAUDOISES DE L'AGGLOMÉRATION DU CHABLAIS**

Aigle, Bex, Ollon, Lavey-Morcles, représentées par leur Municipalité

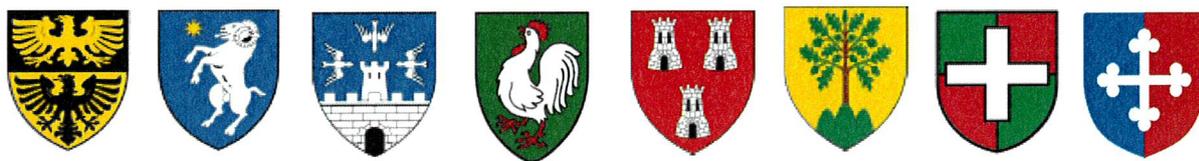
**LES COMMUNES VALAISANNES DE L'AGGLOMÉRATION DU CHABLAIS**

Collombey-Muraz, Massongex, Monthey, St-Maurice, représentées par leur Conseil Municipal

**ET L'ASSOCIATION RÉGIONALE CHABLAIS RÉGION**

Représentée par son Président, M. Xavier Lavanchy, et son Directeur, M. Norbert Zufferey

Dénommés ci-après les parties



## Préambule

La présente convention a pour but de définir le mode de gouvernance en vue d'établir et de mettre en œuvre le projet d'agglomération (PA) et le plan directeur intercommunal (PDI) de l'agglomération du Chablais tels que définis dans la LATC (article 20) de l'Etat de Vaud et le plan directeur cantonal (PDc) de l'Etat du Valais. Elle vise également à assurer la coordination entre les instances communales, régionales et cantonales.

Le périmètre d'agglomération concerne les huit Communes vaudoises et valaisannes suivantes : Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Lavey-Morcles, Massongex, Monthey, Ollon et St-Maurice sur leur territoire communal respectif défini au chapitre 1.2.2 du PA5/PDI de l'Agglomération du Chablais.

Le PA et le PDI sont élaborés d'entente entre les partenaires concernés dans le but de définir une meilleure coordination de l'aménagement du territoire, de la planification de la mobilité et des mesures environnementales à l'échelle de l'agglomération du Chablais. Ces démarches permettront aussi à l'agglomération de bénéficier des dispositions fédérales d'aide au financement des infrastructures de transports.

Le PA et le PDI comprennent les six modules obligatoires énoncés dans les directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA) et sont composés d'une partie stratégique et d'une partie opérationnelle. Le Conseil d'Etat de chaque Canton approuve l'entier du PA et du PDI, ce dernier étant contraignant pour les autorités cantonales et communales. Le PA-PDI donne une vision à environ 15 ans.

Les collectivités signataires concluent la présente convention dans le but d'assurer :

- le financement du bureau d'agglomération ;
- les études et travaux nécessaires à l'élaboration du PA et du PDI et à leur mise en œuvre ;
- la coordination de la mise en œuvre des mesures du PDI et du PA ;
- la coordination avec les travaux d'élaboration du plan directeur régional pour la stratégie régionale de gestion des zones d'activités du district d'Aigle.

Vu :

- la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 ;
- l'ordonnance concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA) et les directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA) de la politique des agglomérations de la Confédération ;
- la loi fédérale du 30 septembre 2016 sur le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (LFORTA; RS 725.13) ;
- la loi vaudoise du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC; RSV 700.11) et son règlement du 22 août 2018 sur l'aménagement du territoire (RLAT; 700.11.2) ;
- la loi valaisanne du 1<sup>er</sup> mai 2014 sur l'aménagement du territoire (LcAT) ;

- la loi valaisanne sur la politique régionale du 12 décembre 2008 (LcPR) ;
- la loi vaudoise sur les communes du 28 février 1956 (LC; BLV 175.11) ;
- la loi valaisanne sur les communes du 5 février 2004 (175.1) ;
- le Plan directeur cantonal vaudois, 4<sup>e</sup> adaptation quater (état au 11 novembre 2022) notamment la mesure R13 ;
- le Plan directeur cantonal valaisan (état au 1<sup>er</sup> mai 2019) ;
- la convention pour la mise en œuvre commune du projet d'agglomération du Chablais du 22 décembre 2011 et son addendum du 19 décembre 2016 ;
- la convention pour l'établissement et la mise en œuvre commune du projet d'agglomération et du plan directeur intercommunal de l'Agglomération du Chablais du 13 septembre 2021 ;
- les 3 générations de projets d'agglomération du Chablais (PA2 2011, PA3 2016 et PA4 2021) ;
- les Accords sur les prestations des générations successives du projet d'agglomération ;
- les protocoles additionnels (Vaud) et accords complémentaires (Valais) à la convention pour la mise en œuvre commune du projet d'agglomération du Chablais de 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> générations ;
- les conventions entre le Canton de Vaud et Chablais Agglo concernant l'aide à fonds perdu pour le fonctionnement du bureau d'agglomération.

Les parties conviennent ce qui suit :

## **DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

### **Art. 1. Objet de la convention**

La présente convention a pour objet de définir le mode de gouvernance pour l'établissement et la mise en œuvre du projet d'agglomération et du plan directeur intercommunal, en particulier en ce qui concerne l'organisation et les instances impliquées, les règles de fonctionnement et le financement de la structure de projet et des études. Elle traite également du suivi et de la mise en œuvre des projets d'agglomération de 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> générations.

### **Art. 2. Engagement des parties**

Les parties s'engagent à :

- œuvrer dans un esprit de coopération, de concertation et selon le principe de la bonne foi ;
- respecter le cadre légal et réglementaire fédéral et cantonal, notamment la loi fédérale sur l'aménagement du territoire et son ordonnance d'application, la politique fédérale des agglomérations, les lois cantonales sur l'aménagement du territoire et les constructions, les plans directeurs cantonaux vaudois et valaisan, ainsi que la loi sur les marchés publics ;
- collaborer activement et s'informer mutuellement ;
- prendre part aux instances de collaboration définies au chapitre 1 ;
- respecter les décisions du comité de pilotage ;
- prendre toute décision et mettre à disposition les moyens utiles à l'exécution de toute décision du comité de pilotage sur leur territoire respectif ;
- tenir compte du PA et du PDI dans toutes les opérations qui leur incombent et qui peuvent avoir des conséquences sur l'aménagement du périmètre ;
- inscrire à leur budget les montants nécessaires au fonctionnement du bureau d'agglomération et à l'élaboration du PA et du PDI ;

- inscrire à leur budget les montants nécessaires pour la mise en œuvre du PA et du PDI : charges de fonctionnement et préavis liés aux chantiers (études complémentaires territoriales ou/et thématiques) d'agglomération, sous réserve de l'approbation des organes législatifs ;
- contribuer aux actions de communication, notamment en informant leur autorité législative, les milieux associatifs et économiques, ainsi que la population ;
- adapter leurs planifications territoriales - planification directrice, planification de détail, affectation, règlementation - de façon à faciliter la mise en œuvre des objectifs du Projet d'agglomération du Chablais. Ces travaux d'adaptation seront réalisés dans les meilleurs délais en tenant compte des impératifs locaux de gestion du territoire.

### **Art. 3. Effets de la convention**

Seules les communes engagées dans le projet d'agglomération du Chablais sont susceptibles de signer la présente convention. En complément à la présente convention, les parties concluent des conventions financières spécifiques prévoyant les montants affectés par chacune à l'élaboration et la mise en œuvre du PA et du PDI pour couvrir les coûts de fonctionnement et des études. En complément à la présente convention, chaque mesure de mise en œuvre découlant du PDI ou du PA fera l'objet d'une convention budgétaire spécifique entre les partenaires concernés.

## **CHAPITRE 1 ORGANISATION ET INSTANCES**

Les parties mettent en place une organisation comprenant les instances suivantes :

- comité de pilotage politique (COPIL) (Commission permanente «Chablais Agglo» de Chablais Région) ;
- groupe technique (GT) ;
- bureau d'agglomération (BA).

### **Art. 4 Composition, présidence, rôle et responsabilités de la Commission permanente « Chablais Agglo » de Chablais Région**

La Commission permanente « Chablais Agglo » de Chablais Région remplit la fonction de Comité de pilotage et est composée de :

- un membre de l'exécutif de chacune des huit communes du périmètre du Projet d'Agglomération du Chablais (Chablais Agglo) ;
- un représentant politique cantonal des Départements vaudois et valaisan concernés.

Sa présidence est issue de la représentation des communes du périmètre de l'agglomération et proposée par ces dernières. Le Président agit au nom du COPIL et représente le PA et le PDI sous réserve de l'accord des instances concernées.

Les représentants politiques peuvent se faire accompagner de collaborateurs, avec voix consultative. La cheffe de projet Chablais Agglo ainsi que la direction de l'association Chablais Région, participent aux séances, avec voix consultative.

Ses rôles et responsabilités sont les suivants :

- veille à la bonne exécution des missions et des tâches confiées au bureau d'agglomération (BA) ;
- adopte les documents-cadre et stratégiques du PA et du PDI du Chablais ;
- adopte le budget, le programme de travail et le calendrier du projet ;
- adopte les cahiers des charges des mandats d'études nécessaires pour l'élaboration du PA et du PDI ainsi que leur adjudication ;

- établit et veille à la mise en œuvre des PA et du PDI du Chablais ainsi que les mesures qui y sont liées et des autres démarches de planification intercantonale et en la matière ;
- adopte les orientations stratégiques de chaque étape de l'élaboration du PA et du PDI ;
- valide le PA et le PDI à mettre en consultation puis à soumettre aux communes pour adoption et aux Conseils d'Etat pour approbation ;
- assure la communication relative au PA et au PDI ainsi que les processus participatifs prévus.

Le siège, le secrétariat et l'adresse du COPIL sont à Chablais Région/Chablais Agglo, à Aigle.

#### **Art. 5 Composition, présidence, rôle et responsabilités du Groupe Technique {GT}**

Les membres du GT sont :

- les représentants techniques des membres du COPIL qui mettent à disposition les ressources humaines nécessaires et leur expertise. Si nécessaire, plusieurs communes peuvent se faire représenter par un seul membre technique ;
- un représentant de Chablais Région ;

Le GT est présidé par la cheffe de projet de l'agglomération.

Le GT :

- appuie le bureau d'agglomération dans ses démarches; contribue au contenu de la planification ;
- propose les décisions et validations au COPIL ;
- assure le lien avec les membres du COPIL et avec la partie que chaque membre technique représente.

#### **Art. 6 Composition, rôle et responsabilités du bureau d'agglomération**

Le bureau d'agglomération comprend la cheffe de projet de Chablais Agglo et les ressources humaines de la structure mise en place pour la conduite technique et administrative de l'agglomération. Il dispose de compétences en matière d'urbanisme et de mobilité ainsi qu'administratives.

La cheffe de projet :

- conduit l'élaboration du PA et du PDI et coordonne sa mise en œuvre ;
- propose au GT et au COPIL un programme de travail ;
- organise les séances du COPIL ; organise et préside les séances du GT ;
- organise le processus relatif à l'adjudication des mandats ;
- pilote le travail des mandataires ;
- informe le GT et le COPIL sur le déroulement de chaque étape de l'élaboration du PA et du PDI ;
- veille au respect de la qualité, des délais et des coûts des mandats ;
- prépare les propositions de décision et les séances de validation ; s'assure de la mise en œuvre des décisions du COPIL ;
- assure la coordination entre le COPIL et le groupe technique ;
- gère l'information et le conseil auprès des autorités concernées et la communication auprès de la population de l'agglomération.

Elle facilite la coordination des partenaires dans le cadre d'une vision supra-communale du PA et du PDI dont elle est la porteuse.

## CHAPITRE II RÈGLES DE FONCTIONNEMENT

### **Art. 7 Modalités de fonctionnement du COPIL (Commission permanente Chablais Agglo de Chablais Région)**

#### *Séances*

Le COPIL se réunit au moins quatre fois par année. Les séances ne sont pas ouvertes au public.

Le COPIL ne peut valablement délibérer que si deux tiers des représentants des communes et un représentant de l'un des deux cantons sont présents ; les représentants politiques des cantons peuvent se faire représenter par un chef de service ou un directeur de l'administration cantonale. Tout membre du COPIL qui souhaite soulever un problème ou invoquer une question, un point en rapport avec l'ordre du jour doit, de préférence, le faire en début de séance.

#### *Convocation*

Les membres du COPIL sont convoqués par le président du COPIL au moins 15 jours avant la date de séance. La convocation contient l'ordre du jour. Les documents nécessaires à la séance sont transmis au plus tard 7 jours avant celle-ci. Les communications peuvent être assurées par voie électronique.

En cas d'urgence, le délai peut être abrégé par le président du COPIL, sans pouvoir être inférieur à 5 jours ouvrables. Aucune décision ne peut être prise sur un objet non porté à l'ordre du jour.

Le COPIL est également convoqué par le président, sur demande d'au moins 4 de ses membres dans un délai n'excédant pas quatre semaines.

#### *Décisions*

Les décisions se prennent à la majorité des deux tiers des communes représentées en accord avec les représentants de l'Etat de Vaud et du Valais.

Le président du COPIL est chargé de l'exécution des décisions. Il s'assure de la mise en œuvre des décisions par les parties et en informe le COPIL à chacune de ses séances.

Les décisions sont transmises aux parties, lesquelles prennent les mesures nécessaires à leur mise en œuvre, conformément à l'article 2, lorsque ces mesures sont de leur compétence.

#### *Procès-verbal*

Les décisions du COPIL font l'objet d'un procès-verbal. Celui-ci est transmis aux parties dans un délai n'excédant pas un mois.

Le procès-verbal est approuvé lors du COPIL suivant.

#### *Secrétariat*

Le secrétariat du COPIL est assuré par le bureau d'agglomération.

### **Art. 8 Modalités de fonctionnement du Groupe Technique (GT)**

Le GT se réunit aussi souvent que nécessaire mais au minimum quatre fois par an.

Le GT est convoqué par la cheffe de projet au moins 15 jours avant la date de séance. Les séances du GT doivent avoir lieu au moins deux semaines avant la séance du COPIL.

Le secrétariat du GT est assuré par le bureau d'agglomération.

Le GT accomplit exclusivement les missions que lui confie le COPIL. Le cas échéant, le GT peut transmettre au président du COPIL des propositions à soumettre au COPIL.

Dans sa fonction de coordination, le GT appuie la cheffe de projet dans la préparation des décisions à soumettre au COPIL. Dans ce cadre, le GT émet un avis. Les éventuels avis minoritaires sont rapportés au COPIL.

### **CHAPITRE III FINANCEMENT DES INSTANCES ET DES ÉTUDES**

Le financement des travaux d'élaboration du PA et du PDI, ainsi que la coordination de la mise en œuvre des projets d'agglomération, est assuré de la façon suivante :

#### **Art. 9. Fonctionnement**

Les charges de fonctionnement du bureau d'agglomération sont assurées par Chablais Agglo dans le cadre de la convention qui le lie, avec Chablais Région, à la Direction générale du territoire et du logement (DGTL)/Etat de Vaud et à l'accord-cadre convenu avec le Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement (DMTE)/Etat du Valais.

Les charges de fonctionnement du bureau d'agglomération sont assurées par Chablais Agglo, après déduction des subventions et participations financières ou en nature obtenues de la Direction générale du territoire et du logement (DGTL)/Etat de Vaud, et avec le Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement (DMTE)/Etat du Valais, dans le respect des disponibilités budgétaires et de leurs dispositions légales respectives.

Les frais liés aux études d'élaboration et de suivi de la mise en œuvre du PA et du PDI sont répartis entre les communes signataires, après déduction des participations cantonales. Le Canton de Vaud participe à hauteur de 50% au maximum des frais d'études engagés par le bureau, part vaudoise, sous réserve des disponibilités budgétaires (article 58 et s. LATC). Conformément à la loi du 23 janvier 1987 (LcAT 701.1) et son règlement d'application (701.105), le Canton du Valais participe également jusqu'à hauteur de 50% pour les frais d'études liés au PDI, part valaisanne, sous réserve de disponibilités budgétaires. Le taux de participation est fixé en tenant compte du degré d'intérêt général des études et de l'importance de leur coût. En revanche, les frais spécifiques au PA sont subventionnés à hauteur de 30% selon l'art 6 al.5 de l'Ordonnance sur la loi sur la politique régionale.

#### **Art. 10. Financement des mesures**

Chaque chantier d'agglomération donne lieu à une convention de chantier, signée par les partenaires concernés par le chantier. La convention détermine le plan de travail, le calendrier de mise en œuvre et les contributions de chaque partenaire au financement du chantier/mesure, ainsi que la nature de ces participations (contribution financière ou prestations). Les travaux sont validés par le COPIL.

#### **Art. 11. Clé de répartition des frais entre les communes**

Les communes participent aux frais résultants de l'application des articles précédents par une contribution annuelle. Cette dotation est validée une fois par année au moment de l'élaboration du budget et est fixée d'entente entre les communes.

## **CHAPITRE IV DISPOSITIONS FINALES**

### **Art. 12. Entrée en vigueur**

La présente convention entre en vigueur dès sa signature par les parties.

Elle annule et remplace la convention pour la mise en œuvre commune du projet d'agglomération du Chablais signée le 13 septembre 2021.

### **Art. 13. Durée, révision et dénonciation**

La convention est conclue jusqu'à la mise en œuvre des mesures liées au Projet d'Agglomération et à celle du PDI, mais au plus tard jusqu'au 31 décembre 2035.

Elle peut être révisée sur proposition d'une des parties avec un préavis minimal de 6 mois pour la fin d'une année.

En cas de proposition de modification, le président du COPIL l'inscrit à l'ordre du jour du prochain COPIL. Le texte de la modification doit être joint à la convocation.

La révision est adoptée par le COPIL selon les règles de l'article 7.

À la suite de l'approbation par le COPIL, la révision doit être approuvée par les organes compétents de chacune des parties.

La dénonciation de la présente convention suit les mêmes règles que la révision.

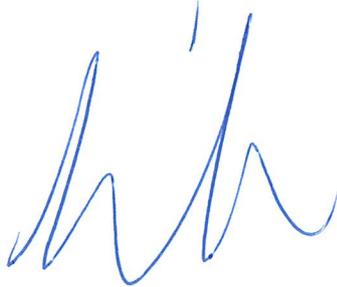
### **Art. 14. For juridique**

Pour tout litige qui pourrait survenir concernant la conclusion, l'interprétation et l'exécution de la présente convention, le for juridique exclusif est à Aigle.

***Par souci de concision, le masculin générique est utilisé dans la présente convention. Toute désignation de personne, de statut ou de fonction s'adresse indifféremment aux femmes et aux hommes.***

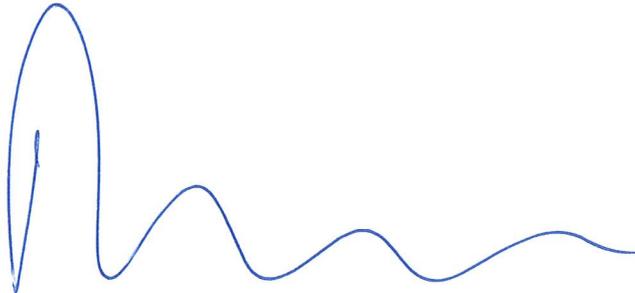
Pour l'Etat de Vaud :

Mme Christelle Luisier Brodard, Cheffe du Département des finances, du territoire et du sport,  
Présidente du Conseil d'Etat,



Pour l'Etat du Valais :

M. Franz Ruppen, Chef du Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement,  
Conseiller d'Etat

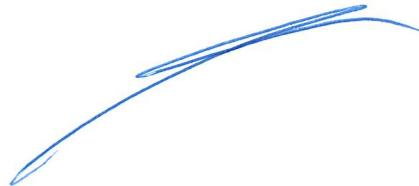


Commune d'Aigle

Grégory Devaud  
Syndic



Anne Décaillet  
Secrétaire Municipale

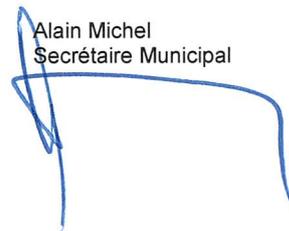


Commune de Bex

Alberto Cherubini  
Syndic



Alain Michel  
Secrétaire Municipal

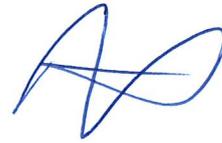


Commune de Collombey-Muraz

Olivier Turin  
Président

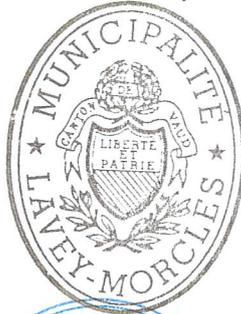


Laurent Monnet  
Secrétaire Municipal



Commune de Lavey-Morcles

Mario Da Silva  
Syndic



Alexandra Robyr  
Secrétaire Municipale



Commune de Massongex

Sylviane Coquoz  
Présidente



Sandra Mariétan  
Secrétaire Municipale



Commune de Monthey

Fabrice Thétaz  
Président



Simon Schwery  
Secrétaire Municipal



Commune d'Ollon

Patrick Turrian  
Syndic



Philippe Amevet  
Secrétaire Municipal



Xavier Lavanchy  
Président

Commune de St-Maurice



Alain Vignon  
Secrétaire Municipal

Xavier Lavanchy  
Président

Chablais Région



Norbert Zufferey  
Directeur

Saint-Maurice, le 18 juin 2025  
Fait en 12 exemplaires